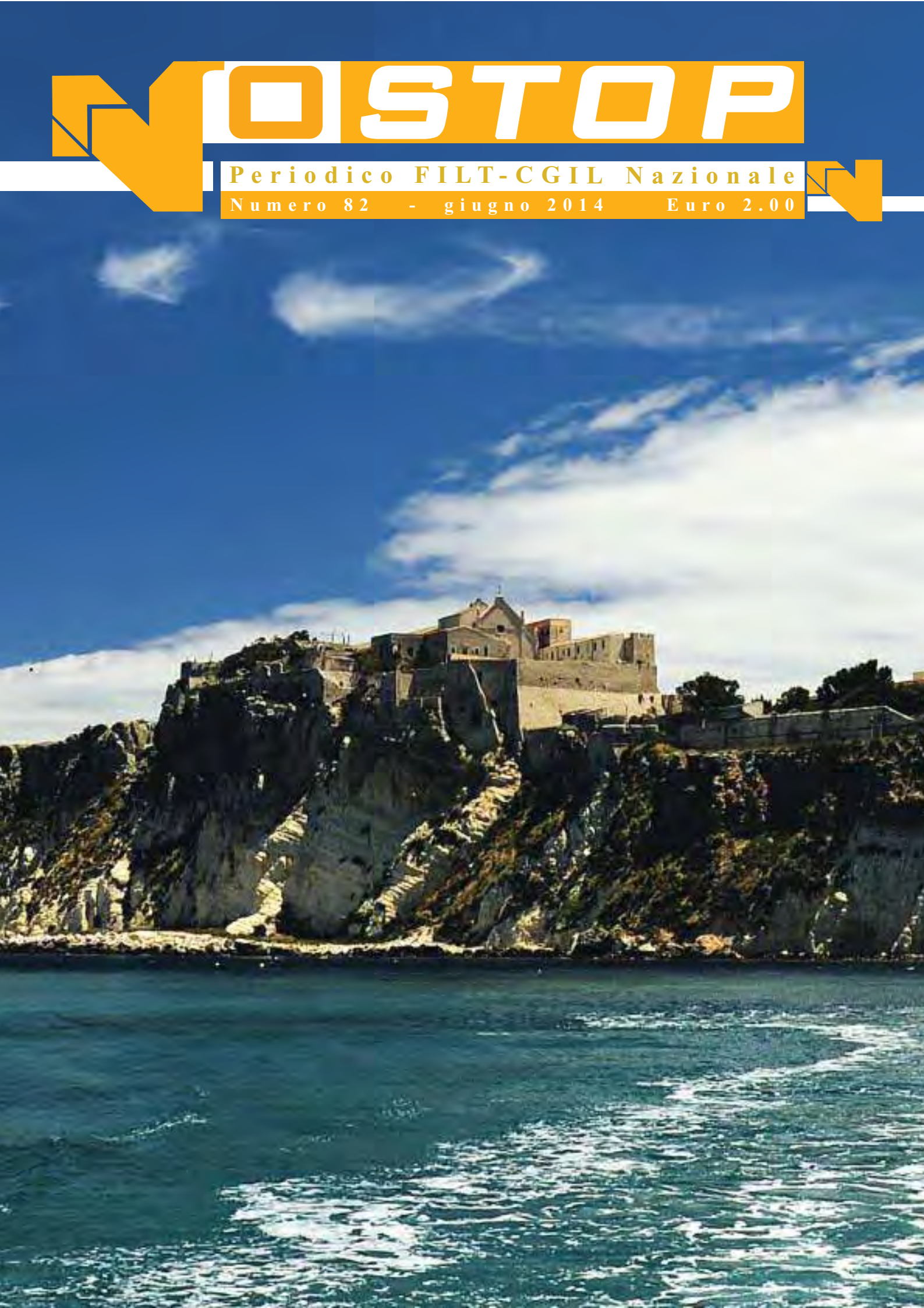
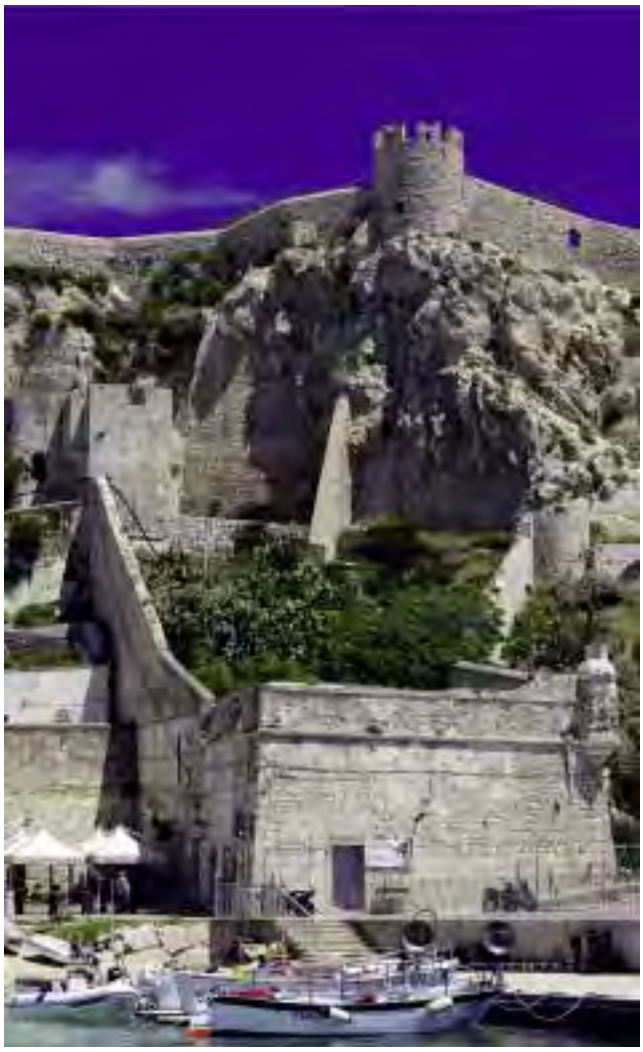
STOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale

Numero 82 - giugno 2014 Euro 2.00





SOMMARIO

Primo Piano 2

Alitalia: ultima chiamata?

Tempo Presente 3

La CGIL protagonista delle trasformazioni

Il futuro non è *mai* una riedizione del passato

"Il servizio universale tra mercato e mancanza di regolazione: il caso del trasporto regionale e locale"

"Lavoro e immigrazione nei sistemi logistici in Italia"

Voci dal Congresso

In Linea 17

Conoscere per *riconoscere*

La galassia degli appalti ferroviari

Spazio Aperto 22

Rapporto SVIMEZ 2013 sull'economia del Mezzogiorno

Senza Frontiere 25

Compagnie Low cost e Deregulation

Sguardi e Traguardi 27

"Forza d'amore, forza sovrana"

Sindacato confederale o autonomo? Due modelli alternativi

Finestre 31

"Memoria delle mie puttane tristi" di Gabriel Garcìa Màrquez

Immagini 32

Tremiti, isole *"controcorrente"*

Il servizio fotografico è stato realizzato da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Alitalia: ultima chiamata?

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

C'era un preside di Frosinone, c'era uno sceicco arabo senza soldi, c'erano voraci affaristi italiani, poi portati in tribunale, tra gli improbabili partecipanti alle offerte per l'acquisizione di Alitalia nel 2008, dopo il fallimento della Compagnia.
Un circo che si era presentato immaginando che il fallimento della compagnia fosse originato dalla proprietà pubblica, che aveva reso possibili le pessime gestioni che avevano affossato la vecchia Alitalia, mentre il privato avrebbe trovato con grande facilità il modo di sviluppare l'azienda e di fare utili.
Ovviamente non bastava passare dal pubblico al privato per risolvere il problema del disastro del trasporto aereo italiano, come si è puntualmente e amaramente verificato.
Tra i tanti concorrenti, con il sostegno incondizionato del governo Berlusconi, da poco vincitore delle elezioni a seguito di una campagna elettorale nella quale la vicenda Alitalia era stata usata in modo spregiudicato per raccogliere consensi all'insegna dell'italianità, quello che restava della vecchia Compagnia pubblica era passato ai privati della cordata italiana dei capitani coraggiosi.
Una brutta ed esemplare storia italiana.
Imprenditori con affari nel settore pubblico, o interessati ai favori della politica, sono stati messi insieme non per provare a dare una svolta all'industria del trasporto aereo italiano, ma per tutelare i loro interessi esterni ad Alitalia, nei rapporti con il governo. Hanno pagato la quota di partecipazione imposta a ciascuno di loro e avviato un'operazione approssimativa e mal progettata che è costatata un prezzo carissimo ai lavoratori. Il paese ha pagato un conto altissimo, mentre l'unico risultato positivo è stato incassato dal promotore politico dell'operazione, l'allora presidente del Consiglio.
Un esito negativo che non sorprende nessuno, frutto di un piano industriale evidentemente sbagliato e non in grado di far ripartire la nuova azienda e l'intero sistema del trasporto aereo, come ci veniva spiegato con grande dispiegamento di potenza mediatica, con il supporto dei tanti esperti del settore, economisti e commentatori, ingaggiati per l'occasione.
Eravamo in pochi a giudicare sbagliato quel piano industriale e a fare previsioni di scarsa riuscita dell'operazione, ovviamente sommersi dal grande coro di accompagnamento alla formidabile impresa che i privati imprenditori stavano avviando.
Nessuno era, però, in grado di prevedere la dimensione della catastrofe che si andava delineando.
Dopo 5 anni, bruciato l'intero capitale iniziale e le successive ricapitalizzazioni, l'azienda è di nuova fallita e alla ricerca disperata di un sostegno per non sparire definitivamente, con l'unica possibilità ormai rimasta e rappresentata dagli arabi di Ethiad.
Perché siamo arrivati all'ultima chiamata, senza appello, per Alitalia?
Perché Alitalia perde un'enormità di soldi ogni giorno di attività, mentre tutto il trasporto aereo nel mondo è in crescita costante di passeggeri e di ricavi?
Perché questo è avvenuto e continua con un costo del lavoro che è il più basso tra le compagnie aeree europee, escluse le low cost?
La ragione principale, nel caso dell'Alitalia dei privati, risale agli errori strategici nel piano industriale che aveva ridotto al minimo i collegamenti di lungo raggio, finendo travolta nel mercato domestico dall'Alta velocità ferroviaria e, nei collegamenti di breve e medio raggio, dalla concorrenza e, in particolare, da quella senza regole delle low cost.

Ai gravi difetti del piano industriale si sono aggiunti gli errori nella gestione di questi anni che hanno accelerato la fine.
Ha molto contribuito al nuovo fallimento la totale assenza di politica dei trasporti e di interventi di sistema da parte del Governo e degli Enti di regolazione, che hanno basato le loro politiche sull'incentivazione della crescita della concorrenza senza regole, sulla base della fallace teoria che il libero mercato avrebbe prodotto sviluppo e ricchezza per l'intero settore.
È successo esattamente il contrario, i vettori e tutte le aziende nate a seguito della liberalizzazione negli aeroporti sono in perdita e molte già fallite o sull'orlo del fallimento. Il fondo di sostegno al reddito del trasporto aereo eroga prestazioni per un totale di 14000 lavoratrici e lavoratori delle aziende del settore in cassa e in mobilità.
Una situazione gravissima che dovrebbe produrre un ripensamento nel governo e una profonda correzione nelle politiche acriticamente liberiste finora messe in campo nel trasporto aereo e nell'intero sistema dei trasporti italiano.
Basterebbe fare quello che gli altri grandi paesi di Europa hanno fatto e continuano a fare in difesa della loro industria del trasporto aereo e delle loro imprese nazionali: politiche di sistema e regole per le compagnie low cost che solo in Italia sono lasciate libere di agire senza rispettare le leggi nazionali, senza pagare tasse e contributi previdenziali ai lavoratori italiani che sono dipendenti di aziende che godono di una incredibile protezione dalle regole minime e dal rispetto dei contratti di lavoro previsti per tutte le altre aziende operanti nel nostro paese.
Senza questi interventi di sistema la nuova operazione intorno ad Alitalia finirà male per i lavoratori e per il paese, anche se ancora una volta il governo sostiene con forza l'ultimo disperato tentativo di salvataggio che, se si dovesse concludere positivamente, porterà al risultato di un vettore del trasporto aereo sotto il pieno controllo della compagnia degli emiri, che già sono a richiedere regole tutte per loro, sentendosi stretti nelle già ampie possibilità che il libero mercato italiano offre.
Se, ancora una volta, la vicenda Alitalia sarà affrontata dal governo come una brutta grana della quale liberarsi al più presto, magari appuntandosi anche il merito di una soluzione senza alternative, ancora una volta incerta e collocata nella precaria situazione del sistema regolatorio italiano, siamo di fronte davvero all'ultima chiamata.

La CGIL protagonista delle trasformazioni

di Roberto Ghiselli, Segretario Generale CGIL Marche

Le questioni che possono rappresentare un terreno concreto di iniziativa nuova e di sfida ai nostri interlocutori sono: le politiche contrattuali; le modalità con cui rappresentare e tutelare le nuove forme di lavoro; il rapporto fra le politiche attive e passive del lavoro, ma anche un rapporto, tutto da costruire e da ripensare, fra le politiche del lavoro e le politiche di welfare; la riforma e l'efficienza della pubblica amministrazione e dei servizi.

In un momento considerato da tutti straordinario, la Cgil non può interpretare il suo ruolo in modo ordinario, di semplice continuità. E questo non perché dobbiamo rincorrere la moda mediatica dell'innovazione che sta pervadendo la comunicazione politica ma, fondamentalmente, perché sono le trasformazioni profonde che ci propongono sfide nuove, radicali e complesse.
La crisi ci presenta in maniera drammatica una nuova versione dei nostri temi centrali, dal lavoro ai redditi, alle politiche di welfare, ma le sfide stanno anche nella dimensione europea ed internazionale. Nel nostro continente emergono novità inedite, a volte angoscianti, che alimentano un crescente sentimento di paura, rabbia e rassegnazione.
In Italia, su questo piano, i fenomeni si chiamano disoccupazione, disagio economico, sfiducia nella politica e nelle istituzioni, astensionismo e voto di protesta, anche se le ultime elezioni hanno visto il ridimensionamento delle forze antieuropeiste e il prevalere di quelle che credono nell'Europa, ma che chiedono anche una svolta nelle sue politiche a favore dello sviluppo.
Di fronte a queste sfide, che sono economiche, sociali, politiche, e anche culturali, la Cgil può reagire in tre modi.
Può decidere di arroccarsi nella difesa dell'esistente, magari anche dicendo l'opposto, ma assumendo un atteggiamento di conservazione sostanziale.
Può adeguarsi al nuovismo mediatico, ponendosi sullo stesso piano di una politica urlata, demagogica, puntando soprattutto ad aumentare la visibilità virtuale o diventare impropriamente punto di aggregazione di tutte le radicalità della politica e dei movimenti, magari arretrando, invece, nella rappresentanza sindacale e nella nostra funzione principale, quella della contrattazione. Credo che la proposta delle primarie per la selezione dei gruppi dirigenti della Cgil sconti questo vizio, mutuando dalla politica modelli leaderistici che per noi sarebbero disastrosi.
La terza via, che a me sembra l'unica credibile, è essere convintamente un soggetto protagonista delle trasformazioni che, partendo da un progetto autonomo, sappia conquistare consenso, produrre alleanze e sostenere la mobilitazione in questa direzione.
Questa strada l'abbiamo imboccata e "il Piano del Lavoro" rappresenta la tappa e lo strumento fondamentale per lanciare questa sfida. Il punto è come rendere più visibile ed incisivo questo percorso, come renderlo politicamente mobilitante e aggregante, come collocare l'idea del Piano del lavoro in un ordine di priorità e in una dimensione di concretezza, spendibile nell'immediato.
Nello specifico, accennerei ad alcune questioni che possono rappresentare un terreno concreto d'iniziativa nuova e di sfida per i nostri interlocutori.
La prima riguarda le politiche contrattuali: se il mondo del lavoro si disarticola, la contrattazione deve sempre più essere in grado di portare a sintesi le diversità, articolandosi anch'essa. La contrattazione decentrata rappresenta il baricentro per il recupero di un rapporto reale con i problemi dei lavoratori e tale processo va sostenuto con strumenti nuovi, sia di carattere fiscale sia contrattuali. Considero le incertezze su questo un errore e la perdita di un'opportunità.
Ritengo inoltre che, parlando di democrazia industriale, sia opportuno porsi il tema di uno scambio tra più potere e maggiore responsabilità. Se vogliamo un modello di relazioni sindacali partecipativo (molti di noi, trasversalmente, guardano con interesse alla Mitbestimmung tedesca), questo nodo lo dobbiamo sciogliere. E proprio

il modello tedesco dimostra che non c'è partecipazione senza responsabilità.
Un altro aspetto riguarda le modalità con cui rappresentare e tutelare le nuove forme di lavoro. Credo che su questo qualche sforzo in più nell'elaborazione dobbiamo farlo, perché non basta evidenziare il problema e, magari, pensare di risolverlo estendendo a questo mondo gli stessi schemi e gli strumenti del modello tradizionale.
Ho letto che, per alcuni di noi, il problema di rappresentare questa parte del mondo del lavoro si affronta partendo dall'approvazione di una legge sulla rappresentanza. Ma cosa c'entra? Una legge sulla rappresentanza, più che mai auspicabile come il naturale approdo del percorso aperto con il Testo unico, parla al lavoro tradizionale. Il problema per il lavoro frammentato si affronta con nuovi strumenti contrattuali e nuove forme organizzative. Altrimenti ci prendiamo in giro.
Mentre il lavoro tradizionale lo rappresentiamo principalmente nei luoghi di lavoro, il lavoro disperso lo rappresentiamo e lo tuteliamo nel mercato del lavoro, tenendo assieme la presa in carico nel percorso di orientamento, formazione, inserimento lavorativo e controllo della prestazione lavorativa.
E se le cose stanno così, siamo in grado di mettere con i piedi per terra, convintamente, una diversa strategia che rafforzi, valorizzi e dia basi più solide alle esperienze sino ad ora condotte da Nidil o dai Sol? Questo significa ripensare con più coraggio la partita di come stiamo sui temi del mercato del lavoro, delle politiche della formazione, della bilateralità.
Un'altra questione importante è che la crisi ci pone con forza non solo il tema del rapporto fra le politiche attive e passive del lavoro, ma anche un rapporto, tutto da costruire e da ripensare, fra le politiche del lavoro e le politiche di welfare.
Pensiamo al rilievo drammatico che oggi assume il tema della povertà, quello del diritto allo studio, o alla casa, per le famiglie colpite dalla crisi, o per i giovani che devono progettare il loro futuro. Integrare le politiche del lavoro e di welfare significa individuare un unico punto in cui il bisogno viene preso in carico, superando anacronistiche prassi che, invece, tendono a segmentare e settorializzare le politiche.
Questa cosa comporta un ulteriore cambiamento che riguarda il tema dell'inclusione sociale degli esclusi. Lo snodo fondamentale sta nel passaggio da un sistema di protezione sociale di origine lavoristica ad un sistema di diritti incardinati nella cittadinanza e, per questa via, armonizzare ed estendere le tutele a migliaia di giovani, precari, ma anche pensionati poveri. Questo implica anche il passaggio alla fiscalità generale di importanti poste attualmente finanziate dai contributi dei lavoratori e delle imprese.
In quest'ambito, penso debba porsi il tema della riforma degli ammortizzatori sociali, ma anche il suo rapporto con uno strumento da introdurre nel nostro sistema di protezione che leghi appunto il sostegno al reddito al reinserimento lavorativo, all'esercizio di alcuni diritti fondamentali come il diritto allo studio o alla salute.
Usciamo dalle dispute nominalistiche, reddito d'inserimento, di ultima istanza, di cittadinanza; guardiamo alla sostanza del problema, che è quella di introdurre uno strumento nuovo, generale ed inclusivo, per affrontare in maniera non assistenzialistica il problema del disagio e delle povertà, ma che sia sostenibile economicamente.
E sugli ammortizzatori sociali voglio sottolineare l'urgenza di una loro riforma che li armonizzi e li estenda su base contributiva a tutto il mondo del lavoro. L'eterna rincorsa al rifinanziamento degli ammortizzatori in deroga rappresenta un costante elemento di incertezza e di insicurezza, per i lavoratori e per le imprese.
Un altro, ed ultimo aspetto, che voglio affrontare è quello della riforma e dell'efficienza della pubblica amministrazione e dei servizi. Su questo dobbiamo dare un segnale netto basato su due concetti.
Dobbiamo uscire dalla disputa in corso ponendo noi con nettezza il tema dell'efficienza dello Stato e dei servizi. Ne abbiamo tutto l'interesse, perché la funzione pubblica si difende e si rafforza solo se il pubblico funziona. A questo proposito, voglio portare la nostra esperienza regionale, che credo sia simile agli altri territori. È stato proprio il sindacato confederale a porre con forza in questi anni il tema della riorganizzazione istituzionale e della gestione associata dei servizi; siamo stati noi a porre con coerenza il tema della riforma sanitaria, orientandola al superamento degli sprechi, della inappropriatezza, delle posizioni di privilegio; siamo stati noi a porre la questione dell'aggregazione delle società che gestiscono i servizi a rete, dell'acqua, dei rifiuti, dei trasporti, del gas. E su tutti questi temi, in molti casi, è stata proprio la politica ad aver avuto il maggiore impaccio nel muoversi in quella direzione. Al pari delle diverse caste, quelle vere, dei primariati, delle libere professioni del mondo delle imprese private coinvolte in questi processi.
Il secondo punto sta nel fatto che una riforma della pubblica amministrazione e dei servizi pubblici non si fa contro i lavoratori di questi servizi, ma scommettendo su di loro. Fa un certo senso sentire oggi da sinistra, in nome della modernità, le stesse cose che per 15 anni abbiamo sentito da Sacconi e da Brunetta.
Viviamo uno dei passaggi critici nei quali non è dato adeguarsi al corso spontaneo del progresso e non è facile intravedere lo sbocco di questo percorso accidentato.
Alla nostra generazione spetta un compito difficilissimo: dobbiamo trovare vie originali per dare risposte diverse a problemi inediti.
E a noi spetta anche il dovere di saldare un debito che abbiamo contratto con le giovani generazioni. A loro dobbiamo riconsegnare il futuro. A tutti i lavoratori dobbiamo ridare fiducia nella possibilità di superare le attuali difficoltà e costruire una società più giusta.

Il futuro non è *mai* una riedizione del passato

di Nino Cortorillo, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Gli immensi ritardi nazionali, cui non potrà sopperire nessuna Europa o investitore estero, dati da inefficienza nell'amministrazione e nei servizi pubblici, da una corruzione etica prima che economica, estraneità o disinteresse al bene comune, dipendono tutti e interamente solo da noi.

"Nei prossimi mesi si svolgeranno i congressi del Pd e della Cgil. Che potranno segnare una grande, aldilà dei giudizi di ognuno, discontinuità. Nella primavera dell'anno prossimo si svolgeranno le elezioni europee e in molti enti locali. Sempre che questo governo, un calabrone che vola pur se non potrebbe, non cada sotto la pressione data da un partito della sua coalizione o se non accadrà per logiche indipendenti dalla stessa azione del governo. Una cadenza di appuntamenti che meriterebbe uno straordinario sforzo di analisi che, anziché guardare agli assetti, alle maggioranze interne, o solo alle leadership, provasse a leggere, fuori da schemi ormai superati, i cambiamenti avvenuti e l'impossibilità di ripercorrere strade e risposte ormai esauste".

I due capoversi riportati iniziavano una mia riflessione pubblicata su NOSTOP n. 79 - ottobre 2013- titolata "Frammenti disordinati in attesa di tempi migliori".

Quanto di quelle ipotesi si sia realizzato sembrerebbe, nonostante i pochi mesi passati, più alle nostre spalle che davanti a noi. Penso che, proprio perché i fatti avvenuti sono la risposta a una crisi profonda del paese, i mutamenti non si fermeranno e produrranno effetti ancor più profondi. E non è detto che non prendano vie ancora diverse da quelle dell'oggi. Tale e tanto resta in un quadro di incertezza.

Parlo dell'Europa, tra crisi e recenti elezioni, e dell'Italia, dove in pochi mesi è avvenuto un ribaltamento elettorale senza precedenti e con una sinistra, oltre che al governo, con un consenso elettorale da tutti non previsto. Quello che mi ha colpito dell'oltre 40% di consenso al Pd è l'uniformità del dato da nord a sud, del consenso di tutti i ceti sociali e delle diverse generazioni. Un partito ormai storico che era a meno del 25% e in pochi mesi aumenta di oltre il 50% i propri consensi. Si possono avere opinioni del tutto critiche, ed io ne ho molte, ma è indubbio che questo risultato è ascrivibile non solo alla leadership di Renzi, ma alla modalità con la quale è espressa. Richiamando Vittorio Foa, si potrebbe dire che è stata la mossa del cavallo che ha dato scacco matto. Alla destra, a Berlusconi, al fanatismo di Grillo, ma anche alla storia e al vocabolario della sinistra, o meglio, delle tante sinistre del nostro paese. L'Italia è un paese nel quale nessuna previsione elettorale, sociologica o politica è stata in grado di pre-vedere il consenso che nel paese si formava. È avvenuto con Berlusconi, con Grillo e ora con Renzi.

Nella prima repubblica i mutamenti elettorali erano minimi, ma proprio per la staticità dell'assenza di alternative, molto enfatizzati. In questi venti anni sembrerebbe che una parte del paese interpreta i mutamenti senza dichiararli e si orienta nella scelta fuori dagli schemi classici destra/sinistra. Un paese che sfugge ad ogni analisi e si orienta quasi senza consapevolezza collettiva. Ma chi pensa che questo voto sia consolidato sbaglia. I cambi repentini sono spesso dovuti a fattori contingenti, a leadership che catalizzano consensi, ad assenza di alternative.

Per una volta potremmo, però, dire che l'Italia, nel panorama europeo, è stata un'anomalia positiva. Niente avanzamenti populisti, niente destre xenofobe o nostalgiche.

Lo stesso voto europeo, preso nella dimensione non nazionale, chiama a un cambiamento profondo delle politiche attuate in questi anni, ma assegna ancora alle grandi scuole politiche della seconda metà del novecento il compito di governare.

Questo è stato il primo vero voto sull'Europa perché per la prima volta, a causa della crisi, le opinioni erano nette, estremizzate. Quasi tutti i partiti e movimenti erano critici dell'Europa attuale. Molti per un ritorno agli stati nazionali. Altri per tornare indietro nel tempo. Come se la storia con tutti i suoi mutamenti fosse una condizione tecnica, quasi da laboratorio.

A destra e sinistra, o meglio nel capo che si presenta estraneo alle scuole politiche, una grande espressione di protesta, ma spesso senza un chiaro programma politico. Sul cosa fare da domani, quali scelte compiere.
Non è quindi un caso, almeno io continuo a pensarla così, che il vero collante dell'Europa nella crisi sia stata proprio la sua moneta. E la debolezza della politica sia stata, soprattutto con Draghi, compensata dalla Banca europea. Cosa sarebbe avvenuto in ogni singolo paese, nei rapporti tra i paesi e nell'Europa, se vi fossero state 28 monete diverse che, rispecchiando le singole economie e sistemi sociali, avessero portato a cercare ognuno una soluzione diversa, senza più logiche comuni o coordinamenti o mediazioni?
L'Europa resta l'unico esperimento economico, politico, sociale, istituzionale al mondo di passaggio di potere da una entità statale ad una soprannazionale.
Ma questo processo storico, in atto dal dopoguerra e che aveva anche assorbito il superamento della divisione est/ovest con la caduta dei regimi comunisti, è in profonda discussione non per la crisi economica, che è un effetto, ma per la trasformazione globale del mondo.
L'Europa era stata per secoli solo un luogo geografico, attraversata da guerre sanguinose. I suoi valori dati da democrazia parlamentare, libertà associativa, stato sociale sono diventati progressivamente un parametro per ogni luogo del mondo.
Ma il mondo con la globalizzazione è diventato un mondo diverso. Il potere, che era influenzato dal potere economico, era però diretto dalla politica esercitata nelle istituzioni che erano la legittimazione della democrazia rappresentativa.
La globalizzazione è la forma del mondo

che sposta il potere politico in luoghi spesso non riconoscibili. Non esistono grandi vecchi. Né gnomi a Wall Street. Ma magmatiche e tumultuose ridislocazioni di centri decisionali, industriali, produttivi che non possono essere ricondotte ad una univoca azione razionale e preordinata.
La finanza, l'economia, la produzione, l'industria, la stessa migrazione sono tutti fenomeni globali. Così come la tecnologia informatica, il web, ogni giorno senza proclami formali sta cambiando ogni segmento non solo della produzione o di dove si realizza, ma dello stesso rapporto tra modalità e tempi sia della produzione sia del consumo.
Ma, come gli imperi e la rivoluzione industriale sarebbero stati impossibili senza il traffico marittimo e l'energia, così globalizzazione e tecnologia informatica sono due acceleratori inscindibili delle dinamiche che governano, e tali resteranno per un lungo periodo, il mondo.
Si tratta di uscire definitivamente da un dibattito puramente accademico o ideologico sulla giustezza della globalizzazione o della tecnologia e di affrontare come governare questi processi irreversibili. Sapendo che si richiede una risposta più complessa proprio perché questo ipotetico governo risiede in infiniti luoghi e deriva da infinite decisioni. Ancora di più serve capire e decidere su come devono mutare le nostre economie, società, sistemi di welfare proprio per non passare progressivamente dal centro del mondo ricco alla sua periferia. Siamo senza alcuna consapevolezza nel declino infelice.
Avremmo bisogno di un'analisi che sia il risultato di due metodi opposti.
Basarsi sull'esperienza diretta, fatta di decisioni assunte, dell'essere dentro i processi, delle responsabilità esercitate.
Insieme, scordarsi di tutto questo e provare ad analizzare senza farsi influenzare dal proprio ruolo o giudizio.
Unire, quindi, esperienza e sguardo esterno. Senza fare sconti nemmeno a se stessi. Senza ricorrere ad una autocritica che spesso è senza misura e tende a compiersi come un rito liberatorio.
Se sfuggono le logiche di causa ed effetto e le azioni possibili, la debolezza della politica e dei luoghi della rappresentanza diventano, agli occhi della popolazione, il problema se non il nemico. Saremmo in questo caso destinati inesorabilmente a un

declino dentro il quale saranno le diverse storie delle nazioni a decidere il futuro di ogni paese. Altro che Europa da cui fuggire o Euro da cui uscire.
Per queste semplici ragioni immaginare un'Europa paralizzata in tanti sottosistemi impegnati a cercare una via di fuga, non dall'Europa ma da questo secolo, significherebbe un'implosione sociale al cui confronto l'attuale crisi sarebbe poca cosa.
Questa crisi va interpretata come rottura rispetto al passato e, soprattutto, come trasformazione continua. Richiede una riscrittura radicale del futuro delle nostre società.
La crescita economica durata qualche decennio ha assorbito i conflitti sociali generando la più straordinaria, ancorché parziale, redistribuzione di ricchezza mai avvenuta nella storia dell'umanità. Ogni società sta insieme, anche in forma conflittuale, perché crea una comunità e costruisce regole e legami che tengono unite non ciò che è identico o simile, ma proprio ciò che è differente.
Queste diversità, sociali, culturali, linguistiche e altre che vengono a formarsi hanno bisogno di essere riconosciute e, in forme esplicite o meno, accolte.
La crisi/trasformazione può portare a far sì che le differenze tra classi sociali, non due ma le molti componenti che hanno scomposto la società, tra generi, tra centro e periferia, tra generazioni, tra occupati e precari o senza lavoro, tra indigeni e immigrati, tra élite e popolo, tra rappresentanti e rappresentati, non abbiano un progetto e quindi un futuro su cui agire in positivo. Il sol era dell'avvenire, ma se il futuro è peggiore di ieri, si genera un capovolgimento di senso e di significato.
Cosa avviene, quindi, se quelle differenze si accentuano sino al limite estremo e la democrazia, con le sue istituzioni e forme di rappresentanza, non è più in grado di svolgere il proprio ruolo? Che le differenze non sono accettate e i tanti anelli che tengono insieme una comunità si spezzano e ogni elemento cerca nella difesa di sé e nel suo isolamento la sua unica risposta e difesa.
Oggi tenere insieme i tanti anelli sociali, dentro la crisi/trasformazione, significa non estraniarsi dal contesto in cui agiamo. Sapere che deve basarsi su rappresentanze sociali, politiche e istituzionali, ma inserito in dimensioni locali, nazionali ed europee che non possono avere logiche contrapposte.
Come ha detto bene Zygmunt Bauman "Un tempo si cercavano soluzioni globali a problemi locali. Oggi si cercano soluzioni locali a problemi globali".
Questo che sembra solo un gioco di parole, in realtà, riassume benissimo i tempi in cui siamo.
Sarebbe facile fare un elenco, pure correlato di dati e numeri impressionanti, sugli effetti della crisi anche nel nostro paese.
Tra i tanti nodi sceglierei:

- la frattura generazionale e quella tra nord e sud (di ricchezza, redistribuzione del reddito e delle opportunità di lavoro, del welfare attuale e futuro);
- un conflitto ed una energia sociale votata più alla difesa dell'esistente che al tentativo di guidare o almeno partecipare a una possibile trasformazione (da quanti anni quasi tutte le mobilitazioni sociali sono o a difesa di qualcosa o contro qualcosa che deve avvenire e quasi mai per un progetto futuro ancorché minimo?);
- l'inefficienza ormai fisiologica di quasi tutto quello che attiene al pubblico, la borghesia produttiva storica che è fuggita dai settori più competitivi.

Ci si attarda in sofisticate quanto verbose e fumose discussioni, mentre si perde totalmente sia la capacità di avere un'analisi basata sul principio di realtà, sia la capacità di assumere decisioni che modifichino l'esistente. Non come un ritorno a conquiste del passato, ma come progetto di un nuovo futuro.
Perché il futuro non potrà essere una riedizione del passato.
Sapendo, inoltre, che gli immensi ritardi nazionali, cui non potrà sopperire nessuna Europa o investitore estero, dati da inefficienza nell'amministrazione e nei servizi pubblici, da una corruzione etica prima che economica, estraneità o disinteresse al bene comune, dipendono tutti e interamente solo da noi.
Se nel centro sud assistiamo a una desertificazione industriale, come non sapere che il disastro complessivo nei servizi pubblici e nelle infrastrutture impedirà non una nuova industria, ma anche di investire su ambiente e agricoltura?
Se ci ricordiamo che i beni sono comuni solo quando sono prossimi a fallire o quelle aziende a essere privatizzate, significa che accettiamo questa realtà come l'unica possibile. Come se si avesse diritto a una qualità dei beni comuni fuori da qualunque parametro europeo.
In molti casi dobbiamo ripartire dai nostri nodi e dai nostri ritardi. Chiedendo riforme, ma costruendo riforme.
Ciò che non possiamo più fare è vivere con uno sguardo che ancora non ha capito dove il mondo, non il nostro dibattito, è già andato. D'altronde se molti marxisti e ultra liberisti citano Keynes, illuminato liberale, significa che ci sono ben poche certezze ideologiche.
Una parte del paese pensa di poter vivere semplicemente consumando quanto hanno accumulato precedentemente o hanno risparmiato le generazioni dei nostri padri e madri. Ma questo significa bruciare ogni

capacità di investimento basato sulle persone prima ancora che sulle risorse economiche. Di fronte all'accentuarsi delle differenze di reddito dovrebbe esser utile ricordare che non è mai esistita redistribuzione di lungo periodo durante il declino di una nazione o di un continente.
Con scarsità di risorse, date anche dal nostro debito pubblico, si deve anche aver la capacità di riorganizzare interi cicli della produzione nei servizi.
Una città come Roma rappresenta al mondo un paradigma purtroppo quasi perfetto del nostro paese: la peggior qualità ambientale, dei rifiuti e dei trasporti pubblici in Europa, associata a una bellezza storica e artistica senza eguali.
La riforma più radicale possibile, Roma come in altri luoghi, è cambiare l'esistente senza attendere riforme impossibili. In molti casi, la riforma siamo noi stessi.
In un libro che sto leggendo sulla storia degli utensili in cucina, più istruttivo e stimolante di quasi tutti i talk show politici o di molte nostre discussioni, ho scoperto che il cibo in scatola fu inventato nel 1812 in un quartiere di Londra.
Sarebbero, però, passati cinquanta anni prima che fosse inventato l'apriscatole.
Forse può apparire come una metafora eccessiva, ma i nostri tempi, ed i cambiamenti e le scoperte che sono già davanti ai nostri occhi, non aspettano dal paese, e dai noi, cinquanta anni per essere affrontate e risolte.

nino.cortorillo@filtcgil.it

"Il servizio universale tra mercato e mancanza di regolazione: il caso del trasporto regionale e locale"

di Alessandro Rocchi - Segretario Nazionale Filt-Cgil

Nell'ambito dei lavori del 10° Congresso Nazionale della Filt-Cgil, celebrato dall'1 al 4 aprile scorso a Firenze, si è svolta la tavola rotonda "Il servizio universale tra mercato e mancanza di regolazione: il caso del trasporto regionale e locale".
Alla tavola rotonda hanno partecipato: Edoardo Zanchini, Vice Presidente Legambiente; Enrico Rossi, Presidente Regione Toscana; Marcello Panettoni, allora Presidente Asstra; Fabrizio Solari, Segretario Confederale CGIL.

Fin dalla fase iniziale di progettazione dell'assise congressuale della Filt-Cgil, nei primi giorni di gennaio, l'idea di questa tavola rotonda era stata ispirata da due considerazioni.
La prima, riferita alla scarsa attenzione che il dibattito sulla liberalizzazione di parti consistenti del settore trasporti dedica alla salvaguardia del cosiddetto "servizio universale di trasporto". In un'accezione ampia, il servizio universale è considerato di utilità sociale che, nei trasporti, riguarda tutti quei servizi che è giusto sostenere con risorse provenienti da spesa pubblica in quanto non remunerativi e che quindi, senza un sostegno adeguato, non sarebbero erogati, o lo sarebbero a livelli quantitativi e qualitativi inferiori al minimo necessario, privando così di servizi indispensabili di trasporto interi territori e, in generale, le fasce sociali più deboli. Un'accezione ampia inoltre che, secondo la Filt-Cgil, va dai servizi considerati storicamente di utilità sociale (nel trasporto di persone, il trasporto pubblico locale e regionale, il trasporto aereo e marittimo per la garanzia della continuità territoriale, il trasporto ferroviario per il collegamento delle estremità Nord-Sud ed Est-Ovest del Paese) a quelli in cui l'utilità sociale è rappresentata in termini economici e di crescita, anche in questo caso sia quantitativi che qualitativi, come, ad esempio, è nel trasporto delle merci il sostegno alle modalità meno impattanti dal punto di vista ambientale (modalità marittima e ferroviaria ed intermodalità). Un'accezione ampia del servizio universale, infine, che, sia per il primo sia per il secondo di questi due gruppi di servizi, secondo la proposta della Filt-Cgil, consegnata al dibattito, evidenzia come - nell'ambito di una politica economica e, in essa, dei trasporti che da troppi anni registra pesanti carenze - una corretta valutazione del servizio potrebbe, invece, contribuire in termini economici, industriali e ambientali, a uscire da questa prolungata e profonda crisi economica e sociale. Il servizio universale di trasporto, quindi, deve rappresentare una parte integrante delle scelte fondamentali che riguardano la politica economica nazionale e la programmazione pubblica nella regolazione dei processi, sulle risorse finanziarie, negli assetti industriali.
La seconda considerazione che ha ispirato la tavola rotonda si riferisce al fatto che la scarsa attenzione al servizio universale e la mancata adozione di quell'ampia accezione descritta trovano, nel caso del trasporto locale e regionale, una plastica rappresentazione. Una traiettoria di riforma che, partita dalla drammatica situazione di metà anni '90, ha inanellato nel tempo una lunga serie di rinvii, mancate scelte politiche, immobilismo industriale e organizzativo. Già a metà dello scorso decennio quella traiettoria ha iniziato a disegnare la fase discendente di una parabola, resa più rapida, a partire dal 2010, dai primi pesanti tagli lineari ai trasferimenti pubblici, con risorse che oggi, rispetto a quattro anni fa, totalizzano quasi il -20% sul dato nazionale e oltre il -25% in diverse regioni. Con l'aggiunta che, stavolta, nel TPL questa situazione ha soffocato anche le vicende contrattuali nazionali, la contrattazione aziendale e, con effetti già senza precedenti, sta addirittura concretizzando rischi diffusi alla stessa tenuta occupazionale.
L'introduzione di Carlo Carminucci, Direttore di Isfort, ha offerto un'analisi precisa della situazione. Considerando anche Trenitalia, operano nel nostro paese attualmente 1.165 aziende, che, con un'offerta di 2,2 miliardi di vetture per km/anno, trasportano 62 miliardi di passeggeri per km, occupando oltre 125 mila addetti, con un valore complessivo di 14,5 miliardi di euro (quasi l'1% del PIL italiano), di cui 10,4 mld da contribuzione pubblica e 4,1 mld provenienti dalla vendita di biglietti e abbonamenti (poco più del 28%). Dal punto di vista della regolazione, una straordinaria complessità normativa, tra legislazione nazionale e legislazioni delle singole regioni, con quella nazionale che - dopo la cancellazione da parte della Corte Costituzionale, nel 2012, dei caotici e contraddittori provvedimenti varati dal Governo tra il 2009 e il 2011 - è sostanzialmente tornata alle norme fondamentali precedenti (D.Lgs 422/1997 del Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale e Regolamento CE 1370/2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia), con gli interventi dell'ultimo biennio molto più ispirati a disciplinare il contenimento della spesa pubblica che non a ridisegnare un vero percorso di riforma.
Un mercato, quello del TPL, potenzialmente molto ampio che, pur contrattosi in valore assoluto a partire dal 2008 sotto l'effetto della crisi economica (-13%), è formato ogni giorno, considerando sia la mobilità privata che quella collettiva, da 103 milioni di spostamenti (di cui oltre 60 in ambito urbano), per un totale di 1,2 miliardi di passeggeri per km. Considerando i soli spostamenti motorizzati (80% del totale), dal 2007 al 2012 il trasporto collettivo è passato da un'incidenza dell'11,5% al 15,1% nell'urbano, in costante crescita relativa, e dal 12,6% al 13% nell'extraurbano, dopo avere sfiorato il 15% nel 2011, con un contributo in questo secondo caso della modalità ferroviaria molto più rilevante che non il bus, in costante e significativa riduzione relativa, anche per effetto della riduzione dell'offerta nello stesso periodo.
Malgrado un numero di passeggeri per km rispetto alla popolazione residente che, nel TPL, risulta in Italia tra i più bassi fra i principali paesi europei, molte ricerche dicono che i cittadini italiani domandano più trasporto collettivo (40%, che sfiora il 47% nelle grandi città), contro una maggiore domanda di trasporto privato notevolmente più bassa (rispettivamente, 6% e 7%). Incrociando

questi dati con i coefficienti medi di riempimento dei bus italiani, anche in questo caso i più bassi rispetto ai principali paesi europei, appare evidente che attualmente l'offerta non intercetta la domanda e, ancora di più, che la riduzione dei servizi in corso di pianificazione in numerose realtà, se confermata, frustrerà le attese, in prospettiva, della cittadinanza. Se l'offerta diverge dalla domanda e se, in futuro, questa divergenza si accentuerà anziché ridursi, il trasporto collettivo non ha prospettiva in quanto c'è un problema di programmazione pubblica, ma anche di dimensione e di assetto industriale ed organizzativo del sistema delle imprese che, infatti, e non a caso, è il più polverizzato tra i principali paesi europei.

L'intervento di Edoardo Zanchini di Legambiente ha confermato le notevoli convergenze, su diversi aspetti vera e propria condivisione, tra le analisi e le proposte di Legambiente e della Cgil, che descrivono un ampio terreno di possibile iniziativa comune, sia a livello nazionale sia nel territorio. Molti degli elementi proposti al dibattito da Zanchini risultano, infatti, sovrapponibili con quelli proposti da Cgil e Filt in occasione del convegno sul trasporto locale e regionale del 21 novembre dello scorso anno (i cui atti e il materiale preparatorio sono disponibili su www.filtcgil.it). Tra questi: il cambiamento profondo, nel corso dell'ultimo ventennio, dell'assetto urbanistico del Paese; la declinazione "italiana", molto disordinata, di norme comunitarie, federalismo, ruolo delle autorità di regolazione; le carenze di risorse, giunte ormai ad una soglia minima invalicabile; il deficit infrastrutturale, frutto degenere del gigantismo delle grandi opere; il nanismo delle imprese, concausa, lato investimenti, della desertificazione dell'industria nazionale delle costruzioni di bus e treni.

Il contributo del Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi ha testimoniato quanto interessante possa essere il ruolo dell'istituzione regionale, malgrado l'endemico conflitto interistituzionale generato dall'attuale Titolo V della Costituzione e nonostante il disallineamento tra competenze e finanziamento determinato dalla istituzione, a partire dal 2013, del Fondo nazionale. Un ruolo che, però, per essere esercitato positivamente, necessita di competenze, capacità di rappresentanza e sintesi, nonché coraggio di misurarsi con i problemi, che ben poche regioni, in questi anni, hanno saputo o, peggio, voluto esprimere, né, affinché fossero espressi, sono state concretamente sollecitate in alcun modo dal Governo. D'altra parte, ha sostanzialmente sottolineato Rossi, se la complessità delle politiche nazionali è sintetizzata nei tagli lineari e se il ruolo politico abdica alle esigenze delle imprese, anziché dare risposte alle esigenze della cittadinanza, appare difficile invertire la pericolosa china imboccata dal trasporto locale e regionale e per invertirla è indispensabile che l'interesse generale torni ad essere rappresentato e saldamente guidato dal decisore pubblico.

Arroccato su posizioni molto difensive, invece, il **contributo di Marcello Panettoni di Asstra**. Pur offrendo una visione d'insieme di ampio respiro, sono stati ribaditi i soliti concetti che, alla fine, arrivano anche ad ammettere l'inadeguatezza industriale del sistema delle imprese, ma considerano questa inadeguatezza come un problema sostanzialmente marginale, prodotto inevitabile di scelte sbagliate degli attori istituzionali e delle proprietà pubbliche e, soprattutto, provocato dal drastico taglio delle risorse finanziarie. Un fatto questo che ha determinato, secondo Panettoni, anche in questo caso inevitabilmente, l'impasse di questi anni sul CCNL. In estrema sintesi, per Asstra: molto deve cambiare, quasi tutto; il volume di attività è destinato a scendere, anche se invece esiste una domanda perché cresca; l'importante, però, è che il cambiamento e il ridimensionamento, anche dell'occupazione, non intacchino più di tanto l'assetto attuale del comparto, per cui il cambiamento deve sembrare tale, non esserlo davvero…

Le conclusioni di Fabrizio Solari hanno ribadito la gravità del ruolo sostanzialmente passivo del sistema delle imprese di questo comparto (produzione, offerta, domanda non s'incrociano…) e l'assoluta inadeguatezza della stessa struttura industriale di questo sistema. Assai cauto è il giudizio espresso sugli interventi, ancora immotivatamente entusiastici, annunciati dal Governo sulla radicale riforma legislativa del trasporto locale e regionale, mentre è ancora una rarità la capacità concreta della programmazione pubblica nazionale e locale. D'altra parte, ha sottolineato Solari, non si vede ancora per questo comparto un approccio politico che lo assuma come una vera e propria emergenza nazionale, la cui soluzione positiva ne valorizzerebbe i contenuti sociali, ambientali, economici e industriali, mettendoli al servizio di quei processi di crescita indispensabili per aiutare il Paese a uscire dalla crisi. Né, malgrado le esperienze negative di questi anni, si prende atto che l'ideologia "mercatista", applicata al servizio universale, sta fallendo non perché non completamente attuata, ma perché propone ricette sbagliate.

In questi servizi l'espansione del mercato richiede il rafforzamento della programmazione, quindi serve più politica, non meno politica. Meno politica, semmai, servirebbe finalmente e rapidamente nella gestione delle aziende. Infine, nel considerare inaccettabile la prolungata paralisi del negoziato sul CCNL, Solari ha voluto ricordare come nel TPL, a suo tempo, il lavoro seppe rispondere al processo di riforma di fine anni '90 aprendosi al confronto, non arroccandosi. Se oggi, invece, sembra talora arroccarsi, questo accade perché si sente ingiustamente aggredito. Il tradimento della riforma, sulla quale il sindacato a suo tempo ha scommesso, ha frustrato molto di ciò che allora fu fatto, mentre oggi, semplicemente, una prospettiva di riforma non si delinea né, conseguentemente, si delinea una prospettiva positiva per il lavoro.

"Lavoro e immigrazione nei sistemi logistici in Italia"

di Giulia Guida, Segretaria Nazionale Filt-Cgil

Nell'ambito dei lavori del 10° Congresso Nazionale della Filt-Cgil, si è scelto di dedicare un approfondimento al tema del lavoro nella logistica, attraverso una tavola rotonda, dal titolo "Lavoro e immigrazione nei sistemi logistici in Italia", per analizzare l'evoluzione di un settore produttivo caratterizzato da profonde distorsioni ed elevata precarietà. Alla tavola rotonda hanno partecipato: Fabrizio Bolzoni, Presidente Legacoop Servizi; Nereo Marcucci, Presidente Confetra; Aldo Bonomi, Presidente AASTER; Alessandro Ricci, Presidente Interporto Bologna; Natale Forlani, Direttore Ufficio Immigrazione del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali; Susanna Camusso, Segretario Generale CGIL.

Il dibattito sulle condizioni del lavoro nel mondo della logistica e del trasporto merci ha attraversato con forza tutta la fase congressuale, a livello territoriale e regionale, con una significativa presenza di delegate e delegati provenienti dal settore, i cui interventi stimolanti hanno alimentato una discussione politica e riflessioni sulle numerose contraddizioni del settore.

La logistica, per una categoria come la Filt, rappresenta un settore particolarmente in crescita, in termini di iscritti e di politiche contrattuali, ma allo stesso tempo un comparto in cui si annidano le grandi distorsioni di un modello produttivo caratterizzato da eccessiva terziarizzazione, sfruttamento delle condizioni del lavoro, pratiche illegali, inefficienza del sistema, scarsa innovazione tecnologica, bassa qualità dei servizi e dequalificazione professionale.

La scelta di svolgere all'interno dei lavori congressuali una tavola rotonda con più soggetti, diversi e contrapposti tra loro, nei ruoli e negli interessi, è stata dettata dalla necessità di discutere pubblicamente con vari interlocutori, a partire da una fotografia del settore, da un'analisi di come si sta trasformando questo comparto nella crisi e, anche attraverso sollecitazioni e provocazioni, provare a elaborare una proposta condivisa per rilanciare la logistica come fattore strategico dello sviluppo economico, mettendo al centro il lavoro e il rispetto delle regole.

Abbandonando la logica di organizzare un evento celebrativo dell'attività della Filt nel settore o un evento di sola denuncia, si è scelta l'opportunità di individuare, unitamente agli altri interlocutori, obiettivi condivisi, percorsi sindacali e contrattuali, interventi politici, scelte industriali e produttive, capaci di garantire un riordino e una crescita sana del settore, attraverso un'idea di modello produttivo in grado di coniugare investimenti tecnologici e infrastrutturali, qualificazione professionale e competenze lavorative, concorrenza leale e trasparenza del sistema degli appalti.

Il settore, negli ultimi 20 anni, ha subìto profonde trasformazioni, passando dalla grande impresa strutturata alle numerose piccole realtà polverizzate su tutto il territorio nazionale, alla presenza di grandi gruppi multinazionali che operano nella filiera della movimentazione e magazzinaggio merci attraverso la terziarizzazione affidata alle tantissime cooperative. Un sistema dove l'anello debole della filiera è proprio il lavoro e le sue condizioni, dove l'unico elemento di competizione del mercato è il costo del lavoro al ribasso.

La conseguenza di questo distorto modello produttivo ha generato lavoro meno retribuito e scarsamente qualificato, crescente precarietà nei rapporti di lavoro, mancato rispetto del contratto sia nella parte normativa che salariale, presenza ormai cospicua di lavoratori immigrati, organizzati spesso per etnie nelle diverse aree geografiche, dove l'intermediazione di manodopera da parte di veri caporali che gestiscono flussi di persone coniugando l'esigenza, attraverso un vero e proprio ricatto, di lavoro e alloggio, ha raggiunto livelli inaccettabili e allarmanti sotto il profilo sociale. Una relazione forte, purtroppo, tra criminalità organizzata e organizzazione in caporalato.

La concorrenza sleale tra le imprese, basata esclusivamente sul costo del lavoro e condizioni di netto sfruttamento dei lavoratori, ha alimentato un settore in cui le

aziende sane sono state estromesse dalle tante cooperative spurie, spesso con una capacità di apertura e chiusura di attività breve, legate alle esigenze di quei particolari appalti, in cui i committenti sono ormai presenti con tariffe non congrue con il reale costo del lavoro, ma che ha garantito negli anni margini di produttività molto elevati.

Il settore sconta, purtroppo, un'assenza di strategia politica e di scelte industriali di breve durata, in cui anche le dinamiche contrattuali e sindacali hanno subìto di sicuro un'influenza negativa, mirata alla salvaguardia dell'intera filiera dell'occupazione e costretta a trovare soluzioni all'interno dello stesso contratto collettivo nazionale, limitandone, in effetti, la sua vera valenza di miglioramento delle condizioni di lavoro degli addetti.

L'approfondimento dello stato del settore, in apertura della tavola rotonda, è stato affidato a due Istituti di ricerca, l'Isfort e l'Associazione Bruno Trentin, che hanno presentato, sotto l'aspetto economico e sociale, la connotazione in termini produttivi e sociali, mettendo in evidenza le grandi contraddizioni di un comparto che vale 100 miliardi di fatturato ma con il 75% di addetti che vive quasi in condizioni di "schiavitù". Abbiamo scelto, quindi, per stimolare i partecipanti al dibattito, di partire con la denuncia di un settore che realizza grandi profitti ma che ha la gran parte dei lavoratori del cosiddetto facchinaggio sfruttati e mal retribuiti.

La partecipazione del **professor Aldo Bonomi** alla discussione ha permesso di mettere a fuoco da un punto di vista sociologico e di analizzare come nella grande trasformazione sociale e culturale della società, in assenza di una vera politica industriale, possano ancora esistere fenomeni di lavoro servile che si pensava potessero essere solo retaggi del passato, ma che invece sono ancora molto presenti nel capitalismo attuale, in una logica premiante del profitto e non di un modello produttivo qualitativamente competitivo ed efficiente. Da qui la sfida lanciata proprio da Bonomi per una forza sociale come la Cgil che, con grande difficoltà tra le tantissime distorsioni e crisi di rappresentanza, deve essere soggetto attivo del cambiamento, provando a porsi come protagonista di un modello organizzativo del lavoro capace di garantire il pieno rispetto delle regole.

Ed è proprio nella trasformazione di un modello produttivo non più sostenibile e percorribile da tutti, committenti e cooperative, che deve giocarsi il ruolo della logistica in Italia, puntando sulla qualità del lavoro e sulla professionalità, rispettando totalmente il contratto collettivo nazionale della logistica, trasporto merci e spedizione e non giocando su pratiche a ribasso, che generano elementi distorsivi e pericolosi e sfociano nell'illegalità, nelle infiltrazioni criminali e nel riciclaggio, come purtroppo accade nella realtà quotidiana.

Anche **Alessandro Ricci, presidente dell'Interporto di Bologna,** una tra le più moderne e innovative infrastrutture del settore, ha puntato il dito contro le cooperative spurie, che sempre più spesso sono presenti negli appalti e in quelle importanti piattaforme, con presenze sempre più diffuse di sindacati di base. È auspicabile, così come proposto dalla Filt nel dibattito, che tutti i soggetti interessati, in grande sinergia, possano individuare regole comuni per governare e mettere in trasparenza il sistema degli appalti locali ed intensificare forme di controllo, rispetto alle imprese e le condizioni applicate negli impianti. Di sicuro, la nuova legge regionale dell'Emilia-Romagna va in quella faticosa e necessaria direzione.

Il mondo della cooperazione è certamente al centro del dibattito nazionale sulla logistica, per aver in un certo senso abdicato al proprio ruolo ed alla propria funzione sociale, a favore di un sistema produttivo che, abusando dei regolamenti interni, scarica sui soci lavoratori i rischi d'impresa senza alcun coinvolgimento nelle scelte organizzative, alterando il senso della legge 142, e favorendo quindi la nascita di cooperative spurie fuori da ogni regola.

La domanda posta al **Presidente di Legacoop Servizi Bolzoni**, la cui partecipazione era molto attesa dalla platea dei delegati, è stata in merito alla mancata firma del rinnovo contrattuale del 1 agosto 2013 e di come si può chiedere di inasprire ed intensificare i controlli se sono proprio le stesse associazioni di rappresentanza delle centrali cooperative a non rispettare le previsioni contrattuali e salariali.

La risposta, deludente, è stata circoscritta alla difficoltà delle cooperative serie a chiudere i bilanci, in quanto il sistema di tariffe a ribasso non consente di garantire l'equilibrio dei conti economici.

Oggi il mercato è in profonda trasformazione con l'eccessiva e selvaggia terziarizzazione che ha contribuito a rendere il sistema

fragile e fortemente esposto alle tensioni sociali. Un sistema non più governabile in termini produttivi e debole nei confronti della grande committenza, sia manifatturiera sia dell'industria alimentare, all'interno della grande distribuzione. Inoltre, l'innalzamento dei volumi di movimentazione delle merci derivanti dall'e-commerce sta orientando i corrieri e i committenti del settore della logistica ad un ripensamento del modello in termini di internalizzazione dei processi produttivi e trasformazione dei rapporti di lavoro dipendente, seppur in presenza di attività terziarizzata.

Con le associazioni datoriali Confetra e Fedit, rappresentative del mondo della committenza, è recentemente stato sottoscritto un accordo presso il Ministero del Lavoro, con l'apertura anche del tavolo della legalità, per garantire un sistema di regole negli appalti, attraverso un solo e unico affidamento, e la scelta di strumenti reali di contrattazione aziendale, per riportare la competitività delle imprese all'interno dell'organizzazione del lavoro e la flessibilità contrattata, in ragione di rapporti di lavoro dipendenti e stabili.

È quanto ha ricordato lo stesso **Presidente di Confetra Nereo Marcucci** nel suo intervento, sottolineando che in questi anni la logistica ha perso grandi opportunità di porsi come fattore strategico dello sviluppo e che solo l'affermazione di regole e la necessaria spinta all'innovazione potranno rilanciare il settore e creare occupazione vera.

L'assenza del Ministro Poletti ha rappresentato, nonostante la presenza di **Natale Forlani, Direttore generale all'Immigrazione del Ministero del Lavoro**, un segnale negativo rispetto all'importanza del tema e soprattutto perché, in un sistema così distorto, nasce sempre più forte l'esigenza di intervenire urgentemente non solo attraverso un sistema di controlli e ispezioni, tali da garantire la trasparenza del mercato e il rispetto delle regole, ma in particolare con una legge nazionale sugli appalti, in un paese come l'Italia caratterizzato da un sistema industriale debole e frantumato e dove la corruzione ha raggiunto livelli allarmanti.

Nelle conclusioni, infatti, il **Segretario Generale della Cgil Susanna Camusso**, ha sottolineato con forza la necessità di intervenire rapidamente con una nuova legge sulla cooperazione che impedisca la nascita di false cooperative, ormai presenti in tutti i settori terziarizzati, che non rispettano le regole e che alterano le condizioni di mercato e di concorrenza leale.

Il contrasto alle cooperative spurie e ad un sistema di appalti al massimo ribasso deve diventare una priorità di tutte le forze in campo e dei soggetti coinvolti nei processi produttivi e se, nel nostro paese, assistiamo a scandali quotidiani ed a sistemi corrotti negli appalti, come la vicenda Expo a Milano e quella del Mose a Venezia, evidentemente la politica deve farsi carico di una grave distorsione che compromette un reale sviluppo economico e intervenire urgentemente con una legge nazionale sugli appalti, che metta in sicurezza il lavoro e la corretta competizione delle imprese.

È questa la linea politica scelta e approvata dal congresso della Filt di Firenze e dal congresso della Cgil a Rimini. Una linea comune di netto contrasto, a partire dai settori maggiormente esposti come la logistica, a tutte le forme di abuso e sfruttamento del lavoro attraverso la contrattazione nazionale e aziendale, favorendo la piena eguaglianza tra i lavoratori delle diverse filiere, evitando di scaricare sugli ultimi le contraddizioni dei sistemi produttivi.

La Cgil, con l'impegno di tutte le categorie, avrà la capacità di porsi come soggetto di cambiamento e di proposta per far vivere, a tutti i livelli, la necessità di emanare una legge sugli appalti mai attuata in Italia, che ponga al centro del sistema economico la legalità e la trasparenza, non come concetto da sbandierare, ma come una profonda evoluzione culturale e sociale del nostro paese.

Voci dal Congresso

Nel maggio 2013 si è concluso "Direzione Diritti. Corso di formazione per giovani sindacalisti". Iniziato ad ottobre 2011, il corso ha visto la presenza di oltre cento giovani partecipanti sull'intero territorio nazionale. Il 10° Congresso della Filt ha voluto dedicare uno spazio particolare alla conclusione dell'iniziativa, attraverso la consegna degli attestati di frequenza, alla presenza del Segretario Generale Susanna Camusso. Tre voci raccontano la propria esperienza personale, descrivendo cosa ha rappresentato per loro la condivisione di un percorso formativo di quasi due anni e quali sono state le impressioni lasciate dalla partecipazione al Congresso nazionale di Firenze.

Metello Borchi Filt-Cgil Firenze

Era la sera del 18 ottobre 2011 quando, navigando su internet, ho consultato il sito della Filt nazionale. In primo piano sulla homepage vedo che l'indomani sarebbe cominciato il corso per giovani sindacalisti! Nemmeno il tempo di pensarci troppo e la mattina seguente ero in segreteria a chiedere alla nostra responsabile organizzazione se potevo partecipare.
È così che ho iniziato il corso... arrivandoci quasi per caso e perdendo la prima giornata di presentazione!
Da qui, però, è stato un vero e proprio crescendo di opportunità di arricchimento sindacale ed umano, coniugato alla possibilità di condividere esperienze, sensazioni e conoscenze con i compagni di corso.
Fin da subito l'atmosfera che si è creata all'interno del gruppo è stata speciale, elemento determinante che ci ha permesso di affrontare le lezioni con lo spirito migliore e condividere le difficoltà nelle occasioni di confronto. In questo clima è stata affrontata una miriade di argomenti sindacali, ma anche di vita lavorativa, che ci hanno permesso di capire meglio le cose e vederle da una diversa prospettiva. La qualità dei docenti, con alcuni dei quali si è instaurato un vero rapporto di reciprocità, ha reso le lezioni interessanti e stimolanti. Ovviamente, oltre ai momenti didattici, non sono mancati quelli di svago, soprattutto nelle lunghe serate in giro per la Capitale.
Credo che il primo aspetto fondamentale della formazione sia stato il fatto di unire delegati di diversi settori della Filt, facendoli discutere, confrontare e scontrare anche. Questo ha permesso di capire meglio quanto il mondo non finisca al cancello del proprio impianto o al cartello della propria città. È stato determinante per comprendere fino in fondo il mondo articolato del lavoro, dove ci sono lavoratori più e meglio tutelati, rispetto ad altri che non riescono ad ottenere le stesse tutele. Lavoratori per i quali si riesce a portare a termine le vertenze ed altri per cui questo non è possibile, magari perché prigionieri della giungla dei contratti precari che offrono meno diritti durante il rapporto di lavoro e nessuno al termine dello stesso.
Seguendo tali ragionamenti abbiamo affrontato con la giusta cognizione tematiche economiche, di diritto e di politica sindacale. Sempre con la consapevolezza che il mondo è complesso e variegato, con sensibilità e idee differenti, ma che la nostra azione deve essere inclusiva, guardando al bene particolare di ogni lavoratore, ma nel quadro generale di una società che deve essere di tutti e per tutti.

È questo il miglior insegnamento che mi hanno trasmesso in modo competente e appassionato tutti i docenti che si sono succeduti durante il corso.
Dal 2011 è stato un attimo arrivare al gennaio 2014, inizio della campagna congressuale, momento decisamente concitato e impegnativo. Le assemblee di base ci hanno visto completamente assorbiti, cercando di coinvolgere il maggior numero di iscritti alla discussione che si stava profilando nell'organizzazione. Ed è in queste occasioni che ho potuto capire le difficoltà oggettive che come sindacato dobbiamo affrontare. In un clima desolante che avvolge il Paese, rendendolo diffidente e sfiduciato, abbiamo lavoratori, soprattutto giovani, che faticano a capire l'importanza del sindacato, scambiandolo più per un ente pubblico che deve occuparsi dei problemi del lavoro, che per un'organizzazione di donne e uomini che si adoperano per il miglioramento delle condizioni di lavoro e della società che ci circonda.
È per questo che lo sforzo deve essere ancora maggiore, ed è carico di questi sentimenti che sono giunto al congresso nazionale della Filt, nella mia città, Firenze.
Le aspettative e le tensioni che si mettono in moto in occasione di un momento così importante sono molte, ancor più sentite per il fatto che si è svolto nella mia città e che come Filt di Firenze abbiamo dovuto dare un contributo maggiore alla realizzazione dell'appuntamento. Durante le giornate del Congresso si sono succedute tavole rotonde, interventi molto interessanti ed altri meno, alcuni veramente motivati e sentiti. Ed anche la presenza dei giovani è stata partecipata, trasmettendo curiosità e voglia di

impegno. Culminando con la consegna degli attestati di partecipazione al corso, che ha visto portare a conclusione un percorso splendido, umano e di apprendimento, che sempre rimarrà come nostro bagaglio, sia durante il lavoro sia nelle nostre vite.
È dalla chiusura di un percorso che se ne apre per forza un altro. Siamo tutti consapevoli delle difficoltà che giornalmente dovremo affrontare e che già stiamo affrontando.
In una società che non riesce più a dare una risposta collettiva a problemi individuali, ma che al contrario delegittima i sistemi di autodifesa, di cui il sindacato è il baricentro, la nostra azione futura deve essere quella di non cedere all'individualismo, lasciando che i problemi siano risolti in modo personale. Dobbiamo respingere la logica della privatizzazione dei problemi, ribaltando e riportando la discussione sul piano generale. Perché la risposta del singolo risulterà sempre inadeguata alla complessità delle questioni.
Credo sia questo il vero tema da cui partire per dare un giusto seguito al corso al quale ho partecipato. Ritengo sia necessario plasmare il sindacato in modo da renderlo il più vicino possibile ad una società in continuo cambiamento, che non ha più le certezze di un tempo, a partire da quelle lavorative. La stabilità delle condizioni di lavoro ha permesso in passato la costituzione di solide protezioni sociali; oggi, che queste stanno venendo meno, sarà sempre più difficoltoso mettere in comune i problemi e le avversità e fare fronte unito per arrivare alla condivisione degli obiettivi.
Quello che la Filt ha fatto con il corso va nella giusta direzione di mettere in comune le difficoltà e quindi le soluzioni, consegnando gli strumenti adatti ad un gruppo di persone motivate e preparate, capaci ora di entrare nel merito delle questioni con responsabilità e competenza.

Elisa Gigliarelli, Filt-Cgil Umbria

Il percorso è iniziato quattro anni fa, a Torino, IX Congresso della Filt. Partire da un Congresso per raccontarne un altro può sembrare strano, ma è, almeno per me, essenziale. Questi quattro anni dimostrano, infatti, come sono cambiata io, come è cambiato il mio rapporto con l'Organizzazione e come sono arrivata da un Congresso all'altro in condizioni completamente diverse.
A Torino, il tema centrale era quello del TPL, settore che mostrava i primi grandi segni di criticità, era quindi ovvio che una categoria che nella sua sigla contiene la parola "trasporti" focalizzasse le relazioni, gli interventi e i documenti politici su questo settore, oltre che sugli altri. Ho partecipato ai lavori congressuali senza, però avere una piena consapevolezza di quello che stavo vivendo, anche perché avevo l'impressione che il mio settore, quello della cooperazione e della logistica, fosse solamente sfiorato dal dibattito. Il congresso si concluse, tra le altre cose, con l'impegno di organizzare in tempi brevi un corso di formazione per giovani sindacalisti allo scopo di coinvolgere maggiormente gli attivi, ma soprattutto di preparare al ricambio generazionale negli organi dirigenti della categoria. Generalmente i tempi brevi del sindacato sono tempi biblici, invece, dopo circa due anni, il progetto di formazione è partito. Solo chi lo ha organizzato e chi lo ha vissuto può rendersi conto di quanto sia stato complesso e impegnativo. Ma anche, per quel che mi riguarda, assolutamente arricchente.
La scelta, o la necessità, di mescolare persone che venivano da diverse parti d'Italia, realtà lavorative ed esperienze e stili di vita differenti, si è rivelata vincente. Può sembrare banale, ma il rischio del fare sindacato è quello di chiudersi nelle problematiche del proprio settore o della propria azienda. È una cosa comprensibile, ma può diventare al contempo un grande limite. Il non saper guardare oltre il proprio ombelico è sempre pericoloso e lo è maggiormente quando si proviene da un settore che da tutti è riconosciuto come il meno regolamentato e sindacalmente meno tutelato. È rischioso, perché incombe sempre l'ombra del vittimismo. Per questo ripeto che l'incontro e lo scambio con gli altri è stato fondamentale: trovarsi di fronte alle differenze e scoprire delle cose in comune, discutere sulle critiche piuttosto che sulle aspettative, partire da punti di vista diversi, esperienze e competenze differenti. Alla fine posso dire di essere passata dal rischio del vittimismo ad un sano realismo. È indubitabile, infatti, che la cooperazione abbia tutti i problemi che le riconosciamo, ma il corso mi ha fatto comprendere, o per meglio dire ricordare, che partire da una condizione svantaggiata offre grandi opportunità: ci sono margini di miglioramento, spazi dentro cui lavorare, obiettivi da raggiungere. Non è una visione romantica del sindacato, è piuttosto un'idea pragmatica: si deve far sindacato laddove è più difficile farlo. Grazie al confronto con gli altri ho capito i miei limiti e le mie possibilità. Ho capito che so fare gruppo. Mi piace far parte di un progetto, portarlo avanti, mettermi al servizio. Mi piace farlo e so di poterlo e di saperlo fare. Non è una cosa da poco.
Con queste nuove certezze ho provato già nel mio territorio a mettere a frutto l'esperienza del corso e sono arrivata al Congresso di Firenze con una consapevole partecipazione. "Un congresso vissuto", lo abbiamo definito nella delegazione umbra. Questa volta al centro del dibattito e dell'azione politica c'era il mio settore. Soprattutto, abbiamo vissuto l'esperienza importante e riuscita di una tavola rotonda sugli appalti e sulla cooperazione che ha visto la partecipazione di Susanna Camusso. Ma l'idea di portare nuova linfa, progetti e proposte, tutto quello che in fondo ci si aspettava dai corsisti, l'abbiamo concretizzata

con due emendamenti sulla cooperazione che sono frutto di un lavoro di gruppo di cui io ho potuto essere la voce. Emendamenti approvati dal congresso e che sono finiti nel documento politico. Ecco, per me è stato particolarmente emozionante sentir leggere il documento politico del Congresso, perché ho avuto la percezione che una parte di quel documento avevo contribuito a scriverlo anche io. Anche noi. L'esperienza torinese si è rivelata importantissima, permettendomi di fare dei confronti e di comprendere il percorso fatto.
Ho tralasciato fino ad ora, per pudore, un aspetto importante del corso. Non credo sarebbe stato così formativo se non ci fosse stato un grande incontro umano. Ho avuto il piacere e la fortuna di capitare in un gruppo che ha trovato un'alchimia. Alchimia che sappiamo essere arrivata anche ai docenti e che ci ha permesso di seguire le lezioni con leggerezza e, proprio per questo, in modo serissimo. Senza, non avrei potuto vivere il corso con lo stesso entusiasmo e non avrei compreso la ricchezza di esperienze e la potenzialità di competenze che la Filt ha in serbo e deve continuare a mettere in campo. Non so quante di quelle nuove energie potranno esprimersi all'interno della nostra categoria. Spero molte. Ma laddove questo non accada, vorrei dire che io sono la prova che, a volte, le cose avvengono al momento giusto. Vorrei chiudere ricordando lo spazio che al Congresso è stato dedicato a noi corsisti, degna chiusura di un percorso iniziato tutti insieme: un momento ufficiale - la consegna dei diplomi, la presenza di Susanna Camusso – vissuto con l'allegria che ci ha sempre contraddistinto in questa bella esperienza di vita e di lavoro.

Berardina Tommasi, Filt-Cgil Nazionale

Liberare risorse ed energie.
Un'espressione che sentiamo spesso, ma che più raramente vediamo tradursi in azioni concrete. Forse perché, per liberare risorse, è necessario investirne delle altre.
La Filt ha scelto di puntare sul futuro anche attraverso lo strumento della formazione, organizzando un corso nazionale molto strutturato dal punto di vista didattico e capace di favorire la più ampia partecipazione territoriale. Spaziando da elementi di diritto del lavoro a nozioni di economia e fiscalità, per arrivare poi ai temi che attengono più strettamente alla sfera dell'azione sindacale, il corso ha fatto della multidisciplinarità il proprio punto di forza, senza tralasciare approfondimenti specifici sul sistema dei trasporti e i settori di cui si compone.
Un percorso che impegna per due anni lascia spazio a un'infinità di riflessioni sulle conoscenze che sono state acquisite, sulle modalità per spenderle al meglio nell'attività quotidiana, sull'arricchimento che ne è derivato, anche in termini di rapporti umani.
Il primo pensiero torna naturalmente al secondo "primo giorno di scuola", vissuto con addosso qualche anno in più dell'originale, ma con la stessa esitazione derivante dal trovarsi a condividere un'aula, una giornata, un intero corso con persone nuove.
A quell'esitazione iniziale si è ben presto sostituita l'intraprendenza dettata dalla curiosità. Curiosità di imparare, di stabilire un confronto attraverso lo scambio di esperienze diverse, curiosità di capire i meccanismi che sono alla base di alcuni dei processi che regolano il mondo del lavoro, provando magari ad elaborare una chiave di lettura personale.
Gli stimoli offerti hanno trovato una prima risposta nella partecipazione assidua, risultato tutt'altro che scontato, se si tengono in considerazione l'intensità e la durata complessiva dell'impegno richiesto. Al progredire del corso, ad ogni nuovo argomento, trattato dando ampio spazio alla discussione in aula, ha corrisposto un

accrescimento della consapevolezza del contesto sociale ed economico in cui ci muoviamo e verso cui siamo diretti, e degli strumenti di cui l'azione sindacale può disporre per non limitarsi semplicemente ad assistere ai fenomeni in atto, ma per contribuire a determinarli o, viceversa, a scongiurarne gli effetti negativi.
Il clima piacevole in cui tutto ciò si è realizzato ha poi giocato un ruolo decisivo, sia sul piano della produttività sia su quello della socialità: lo spirito di gruppo che è maturato, il continuo scambio di idee, la vivacità di alcuni momenti e la serietà di altri, la "compagnia" nel suo significato più letterale, hanno consolidato quel senso di identità e di appartenenza che dovrà servirci a non perdere l'orientamento e a pensare alla destinazione volgendo ogni tanto lo sguardo anche al punto di partenza.
E in tempi come questi, di incertezza e di sfiducia, è ancora più apprezzabile la presenza, anche tra le nuove generazioni, di chi coltiva "ideali" provando a trasformarli in "reali" attraverso la partecipazione attiva, a qualsiasi livello.
Da un'esperienza del genere non può che uscire rafforzata la convinzione che c'è davvero bisogno di formazione, nei luoghi di lavoro e nei luoghi in cui il lavoro deve essere analizzato e capito, per poter essere poi salvaguardato.
La conclusione formale di questo corso non avrebbe potuto avere cornice migliore di quella congressuale. Nel momento più alto di partecipazione alla vita della Filt è stato, infatti, trovato lo spazio per un duplice riconoscimento simbolico: la dedizione di quanti hanno portato a termine con costanza il percorso formativo ma, soprattutto, la sensibilità dell'organizzazione nel promuovere al suo interno la crescita di energie nuove. Il che ha forse rappresentato una piccola parentesi di distensione, nell'ambito di un evento fatto di momenti certamente più impegnativi e delicati.
La prima volta di qualcosa non permette confronti, si sa. Ma quello appena trascorso è stato senza dubbio un congresso intenso sotto molti punti di vista. Ci troviamo ancora a fare i conti con uno scenario economico fortemente gravato da una recessione che non accenna a mollare la presa, con tutto ciò che ne consegue in termini di crisi aziendali, perdita di posti di lavoro, disoccupazione - specialmente giovanile - in costante crescita.
Il clima di comprensibile esasperazione sfocia spesso nell'erronea generalizzazione che pone istituzioni, classe politica e forze sindacali tutte sullo stesso bassissimo piano, senza alcuna distinzione.
Democraticamente, verrebbe da dire.
Questo è in estrema sintesi - e tralasciando volutamente ulteriori considerazioni politiche - il terreno paludoso in cui cerchiamo di non affondare. Un terreno nel quale, nonostante tutto, sembra ci sia un po' di posto anche per il rinnovamento, non certo da intendersi come "largo al nuovo" a prescindere, ma piuttosto come un processo di scambio reciproco, in cui il precedente metta a disposizione del successivo il proprio patrimonio di esperienza, traendo allo stesso tempo dal nuovo gli slanci e la propensione ad intuire esigenze in trasformazione.

Quella di "giovane" è una condizione contingente, che non deve comportare in automatico particolari privilegi - ma neanche svantaggi - se non quelli anagrafici. Prima di essere giovani si è persone, che devono veder realizzato il diritto di poter sviluppare le proprie inclinazioni e capacità.
L'intelligenza di coglierle e metterle a frutto spetta ai più saggi.
La voce di chi ha preso parte per la prima volta al Congresso nazionale è, in questo caso, anche la voce di chi, insieme ad altri compagni e compagne, ha contribuito da dietro le quinte alla sua preparazione nei lunghi mesi precedenti. Mesi in cui non c'è stato altro modo di lavorare se non quello di ricevere esperienza e restituire impegno.
Il "Futuro", deciso e trasportato dal "Lavoro" nello *slogan* congressuale, passa anche da ciò che di buono si fa nascere dal rapporto tra generazioni, e dalla volontà di evitarne la dispersione.

Conoscere per *riconoscere*

di Michele De Rose, Segretario Generale Filt-Cgil Emilia-Romagna

INFILTRAZIONILEGALI è una luce. È come accendere una torcia. Tu hai un mondo del lavoro che in buona parte vive al buio nella piccola, media e grande illegalità. L'oscurità che va dalla piccola illegalità dello studente sfruttato negli stage, alla grande illegalità delle aziende in mano alle organizzazioni criminali e mafiose… Infiltrazioni Legali è una luce che prova ad accendersi su questo mondo... (Giovane della Rete degli Studenti dell'Emilia-Romagna).

Il 10° Congresso Filt-Cgil ha messo in luce **il peso economico dell'industria logistica in Italia**[1]: la spesa logistica nazionale è di circa 100 mld € (il 7% del PIL nazionale); il mercato dei servizi di logistica è di circa 40 mld di €; 25.000 imprese strutturate che si occupano di trasporto e logistica; 1.040.000 addetti nel settore trasporti nel suo complesso.

Nello scenario italiano della logistica, l'Emilia-Romagna svolge un ruolo fondamentale sia al servizio del sistema economico regionale sia come snodo nazionale.

Tuttavia, il settore del trasporto merci e logistica nel nostro paese è un comparto particolarmente critico dal punto di vista della legalità e del rispetto delle regole sulla concorrenza, pertanto va analizzato sotto differenti punti di vista.

In regione si contano 6.807 imprese attive di autotrasporto merci su strada con un solo addetto, il 61,8% del totale; se ad esse si sommano le imprese che hanno da due a cinque addetti, si hanno quasi 9.600 imprese, pari all'87% del totale. La forma giuridica utilizzata per il 79% è quella dell'Impresa individuale (rispetto al 66,2% nazionali); a seguire la forma di S.n.c. In sostanza, l'Emilia-Romagna dispone di una struttura aziendale sbilanciata verso la piccola impresa a carattere familiare-mono veicolare, in percentuale nettamente superiore rispetto alla media nazionale. Per settore merci e facchinaggio esiste, inoltre, una frammentazione del tessuto territoriale, con presenza di grandi operatori stranieri nel settore più ricco: DHL, TNT e altri.

Significativa è la realtà del facchinaggio in provincia di Modena: su 359 imprese registrate, ne risultano attive 219, con 7.910 addetti. Tra le imprese cooperative di facchinaggio, autotrasporto e logistica (analisi campione su 195 cooperative), il 98% dei lavoratori risultano soci. Inoltre, c'è da sottolineare che la maggioranza delle stesse non aderiscono alle centrali cooperative legalmente riconosciute.

Nell'ultimo decennio si è determinata un'esternalizzazione spinta, nella gran parte dei servizi, su tutto il territorio nazionale come nella Regione Emilia-Romagna, che ha prodotto un vero e proprio ***dumping contrattuale***: così facendo, le imprese riescono ad essere maggiormente competitive non attraverso l'investimento tecnologico e la formazione del personale, bensì attraverso una riduzione del costo del lavoro.

Nel corso degli anni il modello cooperativo originario non solo è entrato in crisi, ma ha radicalmente "mutato pelle" (coop spurie, disapplicazioni e/o deroghe contrattuali, marginalità del ruolo dell'assemblea dei soci…). Restano le norme di riferimento, in alcuni casi finalizzate ad un'agevolazione fiscale e contributiva, che contraddistinguono la cooperativa dall'impresa privata.

In realtà, il ruolo primario, solidale e redistributivo della cooperazione ha lasciato il passo alla finanziarizzazione, alla competizione sui costi, all'utilizzo della figura del socio-lavoratore come strumento per bypassare i vincoli definiti dalla contrattazione collettiva.

A criticità "endogene" si sommano la penetrazione e il radicamento della criminalità organizzata nel settore: l'Emilia-Romagna è terra ricca di opportunità e investimenti per le organizzazioni criminali. I soldi guadagnati con attività illecite o criminali sono immessi nell'economia legale attraverso l'acquisizione di immobili, attività commerciali, imprese. Così, in sistemi "legali" il doping del riciclaggio destabilizza la concorrenza tra imprese, con pesanti ricadute, anche sui lavoratori, attraverso l'utilizzo di cooperative fantasma che nascono e muoiono nel giro di poco tempo. La vera difficoltà sta nel riuscire a comprendere tempestivamente i segnali della presenza mafiosa e avere la capacità di leggere tra gli spesso indecifrabili fattori di inquinamento, tra cui i numerosi **reati spia**: incendi dolosi, furti di mezzi pesanti, minacce e intimidazioni.

Da un'indagine/ricerca fatta sulle province di Modena e Reggio Emilia[2] emergono dati allarmanti: il variegato settore dell'autotrasporto, facchinaggio e servizi di logistica è presente con 2.375 **imprese "iscritte"**, delle quali, in realtà, sono "attive" 2.108 (89%): pertanto, l'11% sono inattive. Oltre 500 di queste imprese "virtuali" risultano senza mezzi. In provincia di Modena sono 348 le imprese cooperative con oltre 8.700 addetti - primato in regione.

Tra **le imprese cooperative** di autotrasporto, facchinaggio e logistica, solo il 58% risulta attivo, una su due quindi è inattiva. E proprio sulle cooperative si rilevano gravi anomalie: su base campione, il 22% non deposita il bilancio (la maggior parte da

1 http://www.filtcgil.it/10_congresso/3_ISFORT.pdf, Fonte: AT Kearney Confetra, 2011.

2 Fondazione Mario Del Monte, "Una questione di legalità - strumenti di analisi e costruzione di buona cooperazione", convegno - Modena 26 febbraio 2014

almeno 3 anni); solo il 36% di quelle che lo depositano ha il patrimonio netto positivo; solo il 12% è sottoposto ad un organo di controllo; l'89% non è sottoposto a revisione.
Importante è stato l'intervento della Regione Emilia-Romagna con la legge 12 maggio 2014, n.3 "*Disposizioni per la promozione della Legalità e della responsabilità sociale nei settori dell'autotrasporto, del facchinaggio, della movimentazione merci e dei servizi complementari*", che si pone l'obiettivo di fornire degli strumenti giuridici e permettere una competizione sana e seria in questo settore.
Il Progetto ***"Infiltrazioni Legali"***, promosso da **Filt-Cgil Emilia-Romagna e Bologna** congiuntamente con **LIBERA**, nasce proprio con l'intento di promuovere azioni di legalità e di contrasto all'illegalità nel settore d'interesse. L'obiettivo prefissato è quello di promuovere il lavoro come diritto**,** oltre che come indicatore sociale di riferimento. Bisogna ribadire il principio del valore sociale del Lavoro come fondamento su cui si sviluppa la dignità e la personalità del lavoratore e come strumento per l'eliminazione di disuguaglianze e privilegi economici, sociali e individuali.
Il percorso da affrontare si muove su due strade parallele: l'informazione e diffusione della cultura della legalità, da un lato, e la formazione e alfabetizzazione alla legalità nel settore dei trasporti, dall'altro.
L'*infiltrazione legale* prevede, come progetto pilota, la creazione di uno **Sportello *INFILTRAZIONI LEGALI*** presso l'Interporto di Bologna che, con 105 clienti e 2500 dipendenti diretti, è una delle piattaforme logistiche e intermodali in posizione strategica rispetto ai corridoi previsti dall'UE.
Lo sportello nasce da criticità, sempre più di frequente segnalate dai lavoratori, relative a fenomeni di applicazione impropria di contratti, sfruttamento, lavoro nero. A queste si sommano problematiche legate alla presenza massiccia di lavoratori migranti, di differenti etnie, che creano vere e proprie microsocietà all'interno del luogo di lavoro. Un fenomeno in ampia espansione è il ritorno al cosiddetto caporalato: lavoratori già integrati nel luogo di lavoro favoriscono l'assunzione di loro connazionali che, sentendosi in obbligo, sono costretti a sottostare a ricatti e sfruttamento. La poca conoscenza della lingua italiana, soprattutto scritta, fa sì che i lavoratori non solo accettino, ma firmino sulla fiducia contratti che nemmeno capiscono; spesso pensano di essere dipendenti e invece sono a tutti gli effetti dei soci-lavoratori.
Obiettivo dello Sportello *INFILTRAZIONI LEGALI*, che sarà operativo da gennaio 2015, è quello di contrastare l'analfabe-

tismo sindacale e le discriminazioni sul lavoro attraverso la promozione e la diffusione della cultura della legalità, del rispetto delle regole civili e contrattuali, puntando sull'integrazione bilaterale e sul dialogo basato sul rispetto della diversità.
Il progetto *INFILTRAZIONI LEGALI* si pone, allora, *come un'azione positiva di contrasto all'illegalità nel lavoro, e vuole essere un percorso e un'INFILTRAZIONE DI LEGALITA'*, dove il principio del rispetto dei diritti e delle regole contrattuali sia il punto di partenza e la meta sia il ripristino del Lavoro come **diritto** di tutti, e non privilegio per pochi - frutto di compromesso. Il Sindacato ha una responsabilità e un ruolo essenziale in tutto questo, non delegabile e non più riducibile alla sola azione di "difesa contrattuale". Sono indispensabili scelte e azioni coraggiose e lungimiranti, meno economicistiche e tese, invece, a fare del LAVORO un fattore di sviluppo, aggregazione ed integrazione sociale.
INFILTRAZIONI LEGALI intende promuovere e tutelare forme lecite e legali di attività lavorative puntando su: informazione e diffusione della cultura della legalità, attraverso convegni e incontri di approfondimento, studio e sensibilizzazione che mettano in contatto istituzioni, lavoratori, imprese, associazioni, cittadini; formazione con azioni differenziate di alfabetizzazione giuridica e sindacale rivolta a lavoratori, funzionari e delegati sindacali.
Il 16 giugno, il convegno ***"Illegalità: un prezzo da pagare che arricchisce pochi. Legalità: un prezzo che fa star bene molti"*** vuole essere un confronto tra giovani su lavoro, imprenditoria e associazionismo: aspettative e difficoltà delle giovani generazioni, con particolare attenzione alle conseguenze economiche e morali di scelte legali e illegali nel mondo del lavoro, imprenditoriale e nella società.
Il 27 giugno, nel convegno ***"Il mercato del lavoro femminile e la crisi economica"*** i partecipanti si confrontano sulle difficoltà e opportunità per le lavoratrici nel mondo del lavoro in un contesto di crisi economica.
Il 30 giugno, ***"Integrazione, Crescita, Legalità"*** affronta le difficoltà di migranti e nuovi cittadini nel mondo del lavoro, con la presentazione del progetto *"Sportello Interporto"* per la tutela dei diritti in ambito lavorativo e accompagnamento alla cittadinanza consapevole.
A settembre, un convegno su ***"Lavoro, diritti e tutela contrattuale"*** nel quale il Sindacato, le associazioni d'impresa e le istituzioni si confronteranno sulle necessarie azioni per "creare lavoro" senza aggettivi.
Il filo conduttore delle iniziative e attività di INFILTRAZIONI LEGALI si alimenta da una radicata convinzione: ***la legalità e i diritti nel lavoro non sono e non devono diventare diritti negoziabili!***

La galassia degli appalti ferroviari

di Gaetano Iacobucci - Dipartimento Trasporto Persone Filt-Cgil nazionale

La nostra azione sindacale, a livello nazionale e territoriale, deve rimettere al centro il lavoro in tutte le sue declinazioni. Dalla piena applicazione del contratto alle questioni che riguardano la salute e la sicurezza sul lavoro, alla lotta per evitare le eccessive frammentazioni negli appalti e per l'eliminazione dei subappalti.

La situazione di crisi che sta vivendo il settore degli appalti ferroviari si protrae ormai da anni e non si vedono all'orizzonte soluzioni che permettano di uscirne.
La continua riduzione delle risorse economiche messe a disposizione, la frammentazione degli appalti, con l'ingresso nel settore di numerose nuove imprese anche di piccole dimensioni, il diffondersi dei subappalti, ha portato al moltiplicarsi dei problemi con ricadute negative sui lavoratori.
Questa frammentazione si riverbera anche a livello sindacale, creando spesso confusione e conflittualità solo per avere un diritto di presenza e molto meno in termini di proposta e di costruzione di soluzioni, generando confusione e alimentando lo stimolo della tutela legale come soluzione sindacale ai problemi. In generale, nel settore permangono numerose criticità, che stanno generando tra i lavoratori forti preoccupazioni e uno stato di incertezza che crea tensioni nei territori.
Sono a rischio numerosi posti di lavoro e il settore oggi ancora regge solo per il fatto che c'è un grande ricorso agli ammortizzatori sociali che ormai sono diventati il "nostro pane quotidiano", senza i quali migliaia di lavoratori sarebbero oggi senza lavoro.
Tutte le regioni italiane sono interessate dagli ammortizzatori, alcuni anche in scadenza senza la possibilità di rinnovarli. I più diffusi sono i contratti di solidarietà, ma non mancano cassa integrazione ed altri strumenti.
L'anomalia dell'uso anche eccessivo degli ammortizzatori è data dal fatto che non siamo in presenza di una crisi produttiva, ma solo di un fatto economico da parte del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che riduce le risorse non tenendo conto degli addetti, e di appaltatori che a loro volta approfittano dello stato delle cose, sfruttando la debolezza sindacale con il ricatto dei licenziamenti.

Il punto più debole del fronte dei lavoratori oggi, però, è quello del personale che lavora nelle attività accessorie, attività che nel tempo sono state usate per compensare i ribassi nelle gare di appalto e che sono oggetto di forti riduzioni nonché di processi di internalizzazione.
Oggi alcune di queste lavorazioni accessorie sono state prorogate, anche se solo temporaneamente, per altre sono in essere i bandi di gara dai quali si evincono due questioni: la scarsità di risorse economiche rispetto agli addetti e la mancata indicazione del contratto da applicare, con le conseguenze che si possono immaginare. In questo quadro di forte confusione abbiamo cercato di inserire il nostro lavoro sindacale fatto di molto vissuto quotidiano e di poca prospettiva, cercando di trovare le chiavi di lettura ai piccoli e grandi problemi che, di volta in volta, si sono presentati.
È stato, il 2013, l'anno dei grandi cambi di appalto (pulizia dell'alta velocità, ristorazione a bordo treno, pulitori viaggianti), della riorganizzazione dei Ferrotel, dell'esternalizzazione dei depositi bagagli da parte di Grandi Stazioni, della chiusura della società Marco Polo, che gestiva varie portinerie dei palazzi compartimentali. Inoltre, è stato l'anno del tentativo, in parte riuscito, di completare il percorso contrattuale con l'adesione delle associazioni datoriali al contratto e la successiva erogazione degli arretrati, ancora da completare. Alcuni di questi percorsi sono stati affrontati in condizioni di estrema difficoltà, con tensioni spesso ingiustificate tra Organizzazioni sindacali, frutto di mancanza di coraggio e coerenza che hanno rallentato le decisioni e

messo a dura prova i rapporti unitari.
La frammentazione dei lotti e la presenza di tante imprese non favorisce la possibilità di confronto con le controparti.
Uno sciopero nazionale ad aprile 2013 e altri scioperi regionali non sono riusciti a riportare la giusta attenzione alla vertenza generale degli appalti, anche per il ruolo defilato che svolge il committente che rifiuta di partecipare agli incontri nazionali facendo venire meno il suo ruolo di garante, come regolatore del sistema, della continuità contrattuale e dell'occupazione.
Il gruppo FSI deve garantire le risorse da mettere a gara, il rispetto dei tempi di pagamento, il controllo sulle imprese appaltatrici, il rispetto delle norme di sicurezza, la corretta applicazione dei contratti e il controllo dei subappalti.
Il Gruppo, inoltre, deve chiudere la vicenda dell'una tantum per quella parte di competenza, portando a compimento il percorso iniziato con l'accordo del 12 luglio e non ancora terminato. Ulteriori ritardi e furbizie non sono più ammissibili e prima della finestra delle vacanze estive il tutto deve essere definito, onde evitare ripercussioni sul settore e su chi pazientemente, in questi mesi, ha cercato di trovare soluzioni.
Sanare le pendenze, oltre a dare il giusto riconoscimento ai lavoratori, può evitare il ricorso al contenzioso legale che non solo ne ritarda il beneficio per i lavoratori, ma ne aumenta la quantità, alimentando avvocati dediti solo a intervenire in questi casi e legittimando alcune sigle sindacali che hanno in ciò l'unica ragione di esistenza.
L'accordo del 12 luglio non ha, però, risolto tutti i problemi, rimangono ancora in piedi i rimandi contrattuali (Ticket, tabelle di costo, ecc.) e per questo è necessario riannodare i fili della vertenza con le associazioni datoriali per arrivare alla piena applicazione del CCNL della Mobiltà /Attività Ferroviarie.
Il settore complessivamente occupa circa 10mila addetti più o meno stabili, dopo i tagli ai treni notte a lunga percorrenza. La vicenda drammatica è esplosa nel dicembre 2011, a seguito della riduzione delle risorse economiche statali al servizio "Accompagnamento treni notte", insieme ai servizi correlati.
Il taglio ha portato a circa 800 licenziamenti, con l'occupazione in varie città italiane di tetti e sedi ferroviarie, la più famosa fu quella della torre faro della stazione di Milano Centrale, dove i lavoratori sono rimasti per molti giorni.
Prima della riduzione il settore treni-notte contava 166 Cuccette e 60 vetture letto, oggi conta 112 cuccette e 16 vetture letti, con una riduzione media del 50%.
Il personale occupato, a ottobre 2011, era di 483 più 120 operatori di terra come pulitori, oggi è di 250 unità più 85 operatori di terra.
Il disastro occupazionale è stato gestito nel miglior modo possibile, ma non tutti purtroppo sono riusciti a ricollocarsi nelle varie opportunità create. L'appalto, seppur ridotto, presenta criticità. Nel 2013 è stata aperta una nuova procedura di mobilità, chiusa con accordo, che ha rimodellato l'organizzazione del lavoro.
Il comparto richiede nuovi materiali di moderna concezione che facciano fare un salto di qualità al servizio che ancora ha una sua valenza e clientela.
Per l'immediato occorre che Trenitalia fornisca le carrozze occorrenti e funzionanti e avvii una seria politica sulla sicurezza dei viaggiatori a bordo treno che oggi non sempre c'è.

Ferservizi

È la società che gestisce i servizi di global service per le società del gruppo FSI.
In questo quadro s'inserisce la gestione dei Ferrotel per conto di Trenitalia ed i servizi di portierato dei palazzi compartimentali e vari servizi di guardia sul territorio.
Per effetto della diversa organizzazione delle soste del personale di scorta di Trenitalia, si è ridotta la rete dei Ferrotel con un gran numero di chiusure.
Tutte le imprese che gestivano i lotti sono finite in situazioni di crisi, come HDS in amministrazione controllata, mentre al Consorzio Euro Global Service è stato revocato l'appalto.
Il settore, con i cambi appalto del 2011, aveva aperto 24 strutture e contava 261 addetti, oggi ha 16 strutture e può occupare 130 addetti.
La gran parte di queste strutture, escluse otto ancora di proprietà, sono state cartolarizzate nel 2005 e affittate per 9 anni con contratti non sempre vantaggiosi e che oggi sono in scadenza e non possono essere rinnovati alle stesse condizioni.
La vicenda di HDS è scoppiata il mese di giugno 2013, con l'impresa che si è eclissata senza pagare gli stipendi e le altre competenze e, ad oggi, non si riescono neanche ad avere i CUD per la dichiarazione dei redditi.
Fatta la nuova gara in tutta fretta con un perimetro ridotto per effetto delle chiusure di Padova, Brescia, Tarvisio, Udine, la soluzione trovata dopo grandi fatiche, con il nuovo appaltatore CNCP, ha fatto leva su due fattori: assunzioni part time per alcuni e una nuova assunzione a tempo pieno per altri.
In questo caso non si è potuto applicare l'art. 16 Bis in quanto non era un cambio appalto, ma un appalto ex novo. Soluzione dolorosa che, però, ha salvaguardato i posti di lavoro, con una situazione che ad oggi va migliorando.
La Marco Polo (sulla cui storia qualcuno prima o poi dovrà indagare) aveva un appalto in ATI per i portierati e le guardianie dei palazzi compartimentali di Firenze, Napoli e Bologna. Dopo un anno di sofferenza con una procedura di mobilità aperta soprattutto in altri settori, il 31 dicembre 2013 ha licenziato i lavoratori senza preavviso con ancora la gara in corso ed ha abbandonato il servizio.
A gennaio 2014, Ferservizi ci ha comunicato il nuovo appaltatore, la ditta Sogest, che d'accordo con il committente ha deciso che applicherà ai nuovi assunti il contratto del Multiservizi con una

riduzione degli stipendi di circa 250 €. Per la sede di Napoli, invece, per effetto della riduzione delle ore di presenziamento al museo di Pietrarsa e la soppressione della guardiania a Napoli Granturco, non tutto il personale è stato riassunto.
Nelle more delle verifiche sull'organizzazione del lavoro, si cercherà la possibilità di allargare le assunzioni a tutti i lavoratori già presenti nel vecchio appalto.

Centostazioni

Nelle attività di pulimento ci sono circa 600 addetti che hanno tutti il contratto della Mobilità/Attività Ferroviarie; i dipendenti di Centostazioni, invece, come per Grandi Stazioni hanno un altro contratto pur appartenendo al Gruppo FSI.
Nel 2013, Centostazioni per contratto doveva riconoscere gli aumenti alle imprese, quindi al contrario ha ridotto le attività per la stessa somma ed è di conseguenza scoppiata subito la guerra per la rincorsa degli ammortizzatori, tra l'altro già in essere in alcune regioni. Nel 2014, i tagli sono rientrati e con lentezza stanno rientrando gli ammortizzatori.

Grandi Stazioni

Nelle varie attività (pulimento, guardianie ecc.) sono impiegati circa 500 addetti.
In questa società si è verificata la cessione del ramo d'azienda dei servizi deposito bagagli alla società Kipoint del gruppo Poste Italiane. Nel passaggio, la Kipoint ha mantenuto i depositi bagagli produttivi, affidando in subappalto le attività, applicando il CCNL del merci ai circa 60 lavoratori presenti nei vecchi appalti a Firenze ed altre località. I restanti sono stati ricollocati in altri appalti. L'anomalia di questa vicenda sta nel fatto che non abbiamo mai incontrato la nuova azienda, ma solo il subappaltatore.

RFI

Rete Ferroviaria Italiana, nelle sue 15 Direzioni Territoriali Produzione, distribuisce il lavoro in 22 lotti funzionali assegnati a 16 tra imprese e consorzi con circa 1800 addetti. Su questa impresa si riverberano i problemi generali degli appalti; la particolarità è che la gestione delle gare è a livello di Direzione Territoriale, spostando le problematiche a livello di contrattazione decentrata, con soluzioni spesso disarmoniche tra diversi territori.

Trenitalia

È la parte più complicata della gestione del sistema. Tutta la branca che si sviluppa attorno al treno, dalle pulizie alla ristorazione, all'accompagnamento notte, alla pulizia dei locali, alle lavorazioni accessorie fanno parte di questa filiera.

Il numero degli addetti è di circa 5500 con tanti lotti frastagliati e tante imprese.
Nel settore sono entrate nuove imprese multinazionali che, per le loro dimensioni, fanno ben sperare per un futuro senza sorprese per i lavoratori.
I due cambi appalto principali, dove sono concentrati il maggior numero di lavoratori, sono avvenuti nel 2013 e sono le pulizie per l'alta velocità vinte dalla ditta Dussmann e la gara per la ristorazione a bordo treno vinta dalla ditta Elior Ristorazione, entrambe multinazionali straniere.
Il cambio appalto delle pulizie ha avuto un percorso accidentato, con momenti di tensione che alla fine sono stati ricondotti a ragione con l'accordo chiuso nel mese di dicembre, dopo mesi di discussione. Con l'intesa si è eliminata la frammentazione, internalizzando tutti i subappalti.
Nella ristorazione a bordo treno, dopo un inizio drammatico creato strumentalmente da chi lasciava l'appalto, le cose si sono man mano sistemate.
Tutto il personale che aveva diritto è stato assunto, si sono eliminati tutti i sub affidatari, tutti i lavoratori sono passati all'area diretta ed è stato applicato il contratto della Mobilità/ AF.
Con la nuova impresa stiamo cercando di ripristinare relazioni sindacali "normali", eliminando le storture che ci sono state nel passato. Rimane la necessità di un'azione sindacale più incisiva per reinsediarci e per la Filt questo percorso in alcune realtà è iniziato, ma va esteso a tutti gli impianti.
Rimangono in piedi i problemi di gestione ordinaria e in questi giorni stiamo lavorando ad un accordo aziendale che applichi i rimandi del contratto nazionale.
In conclusione, in questi ultimi anni lo scenario è peggiorato, per l'acuirsi della crisi che ha colpito in generale il paese e per i tagli alle ferrovie nel loro complesso.
Le politiche sociali di sostegno al reddito hanno permesso il mantenimento dell'occupazione nel settore, ma questi livelli non potranno essere mantenuti all'infinito.
Ora sono necessarie azioni diverse che possano ridare certezze al settore e quindi ai lavoratori.
La nostra azione sindacale, a livello nazionale e territoriale, deve rimettere al centro il lavoro in tutte le sue declinazioni. Dalla piena applicazione del contratto alle questioni che riguardano la salute e la sicurezza sul lavoro, alla lotta per evitare le eccessive frammentazioni negli appalti e per l'eliminazione dei subappalti.
Tutto questo in un quadro di ricostituita unità sindacale, che veda come primo obiettivo la definizione delle Tabelle di Costo orari, che ci permettano di superare tutte le anomalie che si sono verificate, per le quali le somme messe a gara quasi mai riuscivano a coprire il costo dei lavoratori presenti sul lotto ed a regolare, inoltre, tutti gli altri rimandi contrattuali tra cui, non ultimo, la piena applicazione del testo Unico sulla rappresentanza. Il vero salto di qualità sarebbe rappresentato dall'elezione in tutte le aziende delle RSU e degli RLS; ad Elior si è avviato il percorso.
Per quando riguarda la sicurezza, mi preme ricordare i lavoratori vittime di incidenti, come nei casi degli incidenti mortali nella stazione di Ancona e nella stazione di Roma Tiburtina, a dimostrazione che non bisogna mai abbassare la guardia.
La Filt negli appalti è presente e consolidata. Il congresso, nelle sue diverse istanze, ha dato nuova linfa al settore, riconoscendone l'importanza e le specificità.

Rapporto SVIMEZ 2013 sull'economia del Mezzogiorno

a cura di Delio Miotti, Dirigente di Ricerca SVIMEZ

Reti infrastrutturali, incomplete e asistemiche, impediscono un corretto sviluppo sociale, civile ed economico nel Mezzogiorno. Una questione nota dall'unità d'Italia e ancor lungi dall'essere risolta.

Le analisi sulle infrastrutture e sulle politiche infrastrutturali nel Mezzogiorno e nel resto del Paese contenute nel *Rapporto SVIMEZ 2013 sull'economia del Mezzogiorno* conservano una dolorosa, drammatica attualità. Si conferma in modo stringente la necessità di un nuovo approccio alla politica infrastrutturale del Mezzogiorno che risponda ai profondi cambiamenti nella geografia economica mondiale. È più che mai necessario completare la magliatura delle reti interne per favorire lo sviluppo di un mercato endogeno dell'area che è trascurato da sempre: mancano ancora le relazioni dirette e frequenti tra i maggiori centri urbani del Sud; Napoli e Bari aspettano ancora il completamento di una linea ferroviaria diretta, non si tratta solo di collegare due importanti realtà metropolitane ma anche due mari e i due versanti fondamentali per lo sviluppo del Sud. I nodi infrastrutturali soffrono della mancanza di un efficiente collegamento con le reti: i porti hanno deboli o inestinti relazioni con i loro polmoni vitali, i retroporti; scarsa è la relazione tra porti e rete ferroviaria. Procede con fatica il processo di innervamento della rete telematica che rappresenta una infrastruttura basica per lo sviluppo e la crescita sociale ed economica del Sud.

La dotazione di infrastrutture nel Mezzogiorno, in tutti i settori, è e resta deficitaria. Soprattutto nei trasporti e nella logistica, le statistiche e le indagini condotte a livello nazionale e internazionale, come quelle della Banca d'Italia e di Unioncamere, del World Economic Forum e della World Bank, confermano e consolidano la realtà di un rilevante *gap* strutturale e funzionale, che tende sempre più ad allargarsi tra l'Italia, e ancor più il Mezzogiorno, e gli altri paesi industrializzati e, più recentemente, i paesi emergenti, anche nell'area mediterranea.

Sono del resto evidenti sia il sottoutilizzo delle dotazioni che la loro carenza. Sono, in realtà, situazioni entrambe rilevabili nella mobilità di merci e persone nel nostro Paese, e particolarmente acute e specifiche nel Sud, che pongono la nostra efficienza logistica ai livelli più bassi delle graduatorie internazionali, una posizione per molti versi sorprendente, ma soprattutto insostenibile per un'economia fortemente industrializzata e orientata agli scambi commerciali internazionali come la nostra.

Il processo di adeguamento delle reti infrastrutturali è proseguito in maniera solo apparentemente più spedita nel Sud perché i progetti finora ultimati in quest'area sono di una dimensione decisamente più contenuta e si riferiscono, peraltro, ad una programmazione in gran parte addirittura precedente la Legge Obiettivo (che ha da poco compiuto dieci anni). La dinamica attuativa sta ora registrando una sostanziale inversione a favore del Centro-Nord,

derivante dalla maggiore apertura di cantieri in quest'area. Su questo sostanziale fallimento della strategia messa in campo con la Legge Obiettivo nel Mezzogiorno, grava anche il fatto di aver ampliato a dismisura il numero degli interventi; senza un ordine di priorità e con progettazione approssimata, i tempi di realizzazione si sono conseguentemente allungati e hanno limitato il numero delle opere cantierate e ultimate; su quest'ultimo aspetto ha poi gravato anche l'insorgere di forti razionamenti di risorse. L'infrastrutturazione locale, non sempre capace di seguire strategie di integrazione con le reti di livello superiore, soffre dei vincoli del Patto di Stabilità Interno sulla disciplina di bilancio.

I forti vincoli sulla finanza pubblica hanno spinto all'introduzione di misure per l'ampliamento delle opportunità di ricorso alla finanza privata anche molto interessanti. Tuttavia, è ancora presto per vederne i risultati e, in ogni caso, restano ancora irrisolti profili normativi rilevanti, come il rischio regolatorio e amministrativo, che possono far saltare anche il più solido dei piani finanziari e scoraggiare qualsiasi investitore, nazionale o estero, anche il più disponibile; per questo devono esserne neutralizzati quanto prima gli effetti.

La gravità della crisi e ancor più l'approfondirsi del divario Sud-Nord richiedono una mobilitazione significativa sul piano organizzativo e strutturale e, soprattutto, politico. Si può e si deve migliorare la programmazione e la progettualità, come pure accelerare l'attuazione delle misure di semplificazione delle procedure, di riduzione dei tempi di realizzazione delle opere e di contrasto alla criminalità organizzata. Occorre soprattutto acquisire la convinzione che è necessario intervenire con urgenza e con efficacia, per definire una pianificazione dello sviluppo capace di invertire la tendenza alla marginalizzazione e alla divaricazione del Mezzogiorno dal resto del Paese e dall'Europa, purtroppo amplificata da questi anni di crisi.

In questo contesto, l'avvio del nuovo ciclo di programmazione 2014-2020 della politica di coesione, in particolare quella cofinanziata dai Fondi strutturali, deve rappresentare un momento di significativo cambiamento e di rilancio. Ancora una volta si rendono disponibili risorse cospicue per il Paese e per il Mezzogiorno; la vera sfida sarà quella di porre in essere una programmazione che, tenendo conto delle pesanti criticità del passato e attuali, sia in grado di definire misure efficaci ed efficienti per lo sviluppo e la crescita del Mezzogiorno, in cui le infrastrutture, soprattutto quelle logistiche e a maggiore potenziale di sviluppo, siano poste al centro di una nuova politica dell'offerta, di ripresa dell'accumulazione

di capitale destinato alla crescita produttiva e civile. In questo contesto non si può ignorare come all'orizzonte si stia profilando un ritorno indietro del "pendolo logistico" della globalizzazione degli scambi. Se nello scorso ventennio il Mediterraneo aveva riacquisito una rinnovata centralità nei flussi col *Far East* e in parte col Nord America, la ormai prossima apertura del nuovo Canale di Panama, associata alla forte spinta al "gigantismo navale" del traffico container, potrebbe ridimensionare di molto la capacità attrattiva dei porti del Sud Europa, riducendone la competitività nei traffici prevalentemente ai flussi interni al bacino del Mediterraneo e con il Medio e l'Estremo Oriente. Su queste dinamiche potrebbe giocare un ruolo aggiuntivo l'attuale instabilità politica del Sud Mediterraneo, come già avvenuto nel passato.

Questi cambiamenti rafforzano l'esigenza della costruzione della rete europea per la mobilità ed un suo stretto raccordo con i paesi del Nord Africa, accreditati per i prossimi decenni come le aree di nuovo e intenso sviluppo economico. I nuovi scenari che si delineano richiedono per l'Italia una sollecita azione di politica infrastrutturale che consenta al Mezzogiorno di svolgere un ruolo strategico centrale. È opportuno agire con rapidità e decisione per evitare che il futuro riservi ancora al Mezzogiorno un'altra grande occasione perduta di sviluppo logistico, come già avvenuto nello scorso ventennio. È necessario quindi sviluppare le infrastrutture di trasporto del Paese, e in particolar modo del Sud, secondo una logica di integrazione europea, per accrescere la competitività nel contesto mediterraneo oltre che globale.

Lo stato delle infrastrutture evidenzia per l'Italia e, soprattutto, per il Mezzogiorno, rispetto alla media dei paesi dell'UE, dotazioni stradali non più adeguate alla domanda e una rete ferroviaria meno satura di traffico. Nelle modalità marittima e aerea non sono presenti deficit rilevanti quanto a dotazione di porti e aeroporti, ma evidenti problemi di assetto secondo logiche di sistema. Nel sistema infrastrutturale e logistico nazionale e regionale, le carenze sono rilevabili soprattutto nella dotazione di infrastrutture puntuali, cioè

quelle maggiormente in grado di favorire l'integrazione e lo scambio tra modalità, oltre che di gestire esse stesse i flussi. Ciò ha costituito sinora un serio limite allo sviluppo della logistica, specie nel Mezzogiorno.
Quanto ai divari nella dotazione e nella capacità di servizio delle infrastrutture all'interno del Paese, più volte ampiamente analizzati nelle precedenti edizioni del *Rapporto SVIMEZ*, si ricorda come le distanze tra il Nord ed il Sud siano meno accentuate nelle reti stradali (comprensive di autostrade, strade statali, regionali e provinciali). Nel complesso, il Mezzogiorno ha una dotazione lineare superiore a quella del Centro-Nord, ma non sul piano qualitativo, poiché le rilevanti carenze di reti autostradali in molte regioni sono compensate da un maggior sviluppo della viabilità caratterizzata da una assai minore capacità di servizio quale quella statale e regionale. Nelle reti ferroviarie il Mezzogiorno è diffusamente sotto-dotato di linee tecnologicamente avanzate e più efficienti. La rete AV/AC, che rappresenta la componente infrastrutturale ferroviaria più innovativa, collega ormai i principali poli residenziali e produttivi del Centro-Nord, mentre al Sud si ferma alla sola Campania.
I nodi di scambio (porti, aeroporti, interporti, terminal ferroviari e centri intermodali), cioè le infrastrutture che maggiormente contribuiscono all'efficienza logistica complessiva, presentano nel Mezzogiorno una capacità di servizio decisamente modesta. L'area meridionale risulta ancora scarsamente dotata di connessioni alle reti e di capacità di movimentazione e lavorazione delle merci, pur disponendo spesso di territorio utilizzabile a tale scopo superiore al Centro-Nord. Sono, inoltre, quasi assenti nel Sud i centri intermodali (di scambio fra trasporto stradale e ferroviario).
Il paese presenta forti inefficienze nell'assetto e nell'infrastrutturazione al servizio delle attività produttive e logistiche; in questo quadro, il Mezzogiorno rappresenta l'area di maggior squilibrio. Le reti infrastrutturali del Mezzogiorno non costituiscono un sistema organico e sostanzialmente connesso; esso si caratterizza piuttosto come un'area isolata e periferica rispetto alle grandi polarità economico-territoriali dell'Ue.
In una logica di rete europea della mobilità, la dotazione fisica di infrastrutture va esaminata in termini di capacità delle reti e dei nodi di contribuire a ridurre le distanze temporali rispetto alle diverse "polarità" di riferimento alle varie scale territoriali: locale, regionale, nazionale e continentale, cioè in termini di "accessibilità" del sistema.
Con riferimento alle dimensioni multimodali (strada, ferrovia e aereo), i dati più recenti elaborati a livello europeo[1] mostrano come la dotazione infrastrutturale del nostro Paese risulti poco efficace nel ridurre le distanze con le polarità continentali. L'accessibilità alle reti europee è assicurata da una chiara struttura "portante", che attraversa la Pianura Padana lungo l'asse Torino-Venezia, con due assi discendenti: Milano-Genova e Verona-Bologna-Firenze-Roma-Napoli. Il primo di questi sale verso Nord (secondo la linea del Corridoio Genova-Rotterdam), mentre il secondo (il Corridoio Helsinki-Berlino-Palermo), con più deboli potenzialità di servizio, procede verso Nord via Brennero e verso Sud – con una prevista deviazione su Bari – sino a raggiungere Reggio Calabria e Palermo.
Il risultato di questo assetto strutturale risente della maggiore concentrazione delle dotazioni stradali e ferroviarie nel Nord, nel Lazio e in Campania; aree dove queste infrastrutture lineari si sovrappongono a quelle aeroportuali, riuscendo ad aumentare l'accessibilità; ciò si verifica in parte anche per le Isole del Mezzogiorno, ma non per le sue aree intermedie. Quasi tutto il Mezzogiorno presenta un valore inferiore alla metà della provincia italiana con maggiore accessibilità a scala europea, e cioè Milano, che, posto pari a 100 la media UE a 27, fa registrare un valore di 160. Solo 9 province meridionali su 40 hanno un indice superiore a 80, e solo la provincia di Napoli arriva a superare la media UE 27, con un valore dell'indice pari a 117,3. Nel Centro-Nord, solo Grosseto presenta un indice di accessibilità inferiore a 60 UE, mentre tutte le altre province dell'area si posizionano sopra il valore di 80.
Infine, le *infrastrutture ICT* rappresentano la "frontiera infrastrutturale" del paese, soprattutto perché necessarie per i processi di innovazione della società economica e civile. In tale ambito, il Mezzogiorno potrebbe sfruttare un'opportunità rilevante di cambiamento competitivo, se nella politica di sviluppo regionale 2014-2020 trovasse continuità programmatica, rispetto alle scelte già operate nell'attuale programmazione, e spazio adeguato l'attuazione dell'Agenda Digitale Europea e Nazionale.
I divari territoriali nella dotazione di infrastrutture per la larga banda non sono particolarmente evidenti, si riscontrano invece particolari situazioni di ritardo in alcune regioni, soprattutto quelle meno popolate e a più bassa domanda di servizi ICT, dove l'investimento può prevedere una remunerativitá nel lungo termine e più bassa, che scoraggia i possibili investimenti privati. In tal senso, spicca l'elevato *digital divide* del Molise (20,6%), della Basilicata (10,4%) e della Calabria (11,2%).

[1] La nozione di "accessibilità" territoriale (o di "perifericità") a livello europeo è uno dei principali temi di analisi del programma comunitario ESPON (European Spatial Planning Observation Network), di ricerca applicata a supporto delle politiche europee. Le trasposizioni grafiche qui riportate si riferiscono ai dati 2006, rilasciati nel 2009.

Compagnie Low cost e Deregulation

di Chicca Elisabetta, Filt-Cgil nazionale

L'Evoluzione del mercato del lavoro nel settore dell'Aviazione Civile in Europa a seguito dello sviluppo delle compagnie Low cost. (Catania, 1-2 luglio 2014)

Le politiche in merito al "Single European Aviation Market" come pure quelle di liberalizzazione, iniziate nei primi anni '90, hanno generato una piena trasformazione del settore. In particolar modo, il diffondersi del modello di business delle compagnie "Low cost" in Europa ha trasformato il volto del mercato del lavoro con pesanti ricadute. La "deregulation" (che si è declinata in varie forme, dalla modifica delle regole alla loro letterale infrazione) ha provocato l'ingresso sul mercato di compagnie aeree che hanno iniziato a praticare politiche tariffarie flessibili come risultato di particolari strategie sul piano dei costi. Le politiche di queste compagnie, meglio denominate nei paesi Anglosassoni "Low Fare", hanno avuto effetti senza precedenti sulla domanda e creato opportunità per aeroporti prima di allora tagliati fuori dai network nazionali e internazionali. Oggi il trasporto aereo si sviluppa in un clima di competizione senza scrupoli, alla cui base ci sono le tariffe piuttosto che i servizi, come accadeva in passato.

Le principali voci sulle quali le "Low cost" realizzano economie rispetto ai vettori tradizionali sono:

- le ***tariffe di handling*** e i diritti aeroportuali, grazie al fatto che queste compagnie tendono a fare base su cosiddetti aeroporti minori, con un risparmio tra il 16% e il 22% anche per una compressione dei servizi richiesti;
- ***minori tempi di sosta a terra*** con conseguente impiego massimo delle flotte e degli equipaggi: aumento del numero medio di voli giornalieri saturando l'utilizzo delle macchine, utilizzo del personale di volo sempre ai limiti massimi della regolamentazione europea FTL, Flight Time Limitation ("Full-service"), flessibilità nei salari (la retribuzione salariale del personale di volo è legata al rendimento e a quote incentivo sul numero di tratte di volo effettuate mensilmente così come sulle provvigioni vendite di prodotti duty free a bordo degli aerei) generando per queste voci un risparmio medio del 6%;
- la ***configurazione degli aerei*** e l'allestimento ad "alta densità" delle poltrone a discapito del passeggero, che consente un ulteriore risparmio calcolato tra l'11% e il 18%, secondo il tipo di aeromobile e le rotte;
- ***catering a pagamento a bordo e acquisto di biglietti on line***, saltando l'intermediazione di agenti di viaggio, che comporta un risparmio tra il 15% e il 21%;
- **una politica commerciale** che tende da un lato a riempire tutti i posti a bordi con politiche di marketing e tariffarie mirate, dall'altro a far pagare ogni servizio (*no frills - no drills*);
- ***utilizzo di agenzie interinali*** per assumere personale di volo da tutta l'Europa (CREW LINK, WORKFORCE INTERNATIONAL, ST JAMES MANAGEMENT E CAVOK). Queste Agenzie si occupano di dislocare il personale di volo nelle diverse basi di servizio europee, potendo così eludere la giurisprudenza sul lavoro nazionale, i contributi dovuti per le prestazioni sociali ed una struttura di contrattazione collettiva facente capo ai singoli Stati Membri. Il sistema multi-base transnazionale permette alle compagnie low cost di non avere a che fare con i sindacati locali, considerati *"troublemakers, cioè portatori di guai"*, tanto più che il rapporto di lavoro non è mai diretto con la compagnia ma con le agenzie interinali. Oggi questo fenomeno sta diventando più estremo, in quanto le agenzie assumono il personale di volo soltanto se in possesso di una partita IVA.

Insomma, le compagnie low cost sarebbero in grado di costruire le proprie tariffe in conformità a minori costi tra il 48% e il 63% rispetto ai vettori tradizionali. Se ne deduce che la concorrenza del modello commerciale adottato da questi vettori rispetto a quelli tradizionali è per lo più basata su un forte contenimento del costo del lavoro e la totale assenza di sindacalizzazione tra la forza lavoro. C'è da evidenziare, inoltre, che alcune di queste compagnie, come Ryanair, utilizzano aeroporti regionali praticando politiche di negoziazione con le gestioni aeroportuali, a cui chiedono importanti "contributi di marketing" e forti sconti sulle tariffe di handling. Ryanair, oltre ai vantaggi fiscali di cui gode in Irlanda e l'assoluta mancanza di controlli sulle procedure di sicurezza (vedi le forzature sulla politica del carburante) da parte dell'Authority dell'Aviazione Civile Irlandese (IAA), riceve anche consistenti aiuti dalle Società di gestione aeroportuale o dagli enti locali direttamente o tramite le gestioni aeroportuali, aggira le regole europee sulla concorrenza e ignora in parte i diritti dei passeggeri (filosofia dei voli "NO FRILLS"), oltre a quelli dei passeggeri disabili, ai quali faceva pagare il trasporto delle proprie sedie a rotelle (vedi sentenza Ross del gennaio 2004), e infine dei lavoratori.

Se, da una parte, l'illiceità di queste erogazioni, che configurano aiuti di Stato, era già stata sancita dalla Commissione Europea sul "caso Charleroi" (febbraio 2004) e i sussidi che ancora continuano ad essere erogati sono in contrasto anche con le linee guida sugli aiuti all'avvio di rotte da/per aeroporti regionali emanate dalla Commissione Europea, dall'altra parte è proprio la Direzione Generale dei Trasporti della Commissione Europea insieme all'Agenzia per la Sicurezza Aerea Europea EASA, che emana continuamente Regolamenti, Leggi e procedure tecniche di controllo ad un livello di complessità enorme, in modo da essere conformi alle necessità della potente Industria aeronautica. Più che di una "de-regulation" globale, bisognerebbe parlare di una "iper-regulation" europea, tutta sbilanciata a funzionali

strategie di mercato e ad elevati margini di profitto per gli azionisti.
Di tutto questo si è parlato a Malaga nel 2012, durante il Convegno "Lo sviluppo del modello low cost nell'Industria del trasporto aereo" organizzato da ETF e finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del progetto di lavoro del Dialogo Sociale, all'interno della strategia di Lisbona.
Il progetto di studio è stato coordinato dal Professore Peter Turnbull della Cardiff University e dal Professore Geraint Harvey della Birmingham University, Gran Bretagna.
I consulenti del progetto hanno avviato uno studio di ricerca basato su questionari, fatti diffondere dai sindacati europei aderenti ad ETF tra i lavoratori di quattro compagnie low cost (Ryanair, Easy Jet, Vueling, Air Berlin) e preparato un report finale presentato alla Direzione Generale "Employment and Social Affairs" della Commissione Europea a Malaga. A seguito di tale lavoro, e del dibattito apertosi con l'Associazione europea dei Vettori Aerei,"Airlines European Association" (AEA), con l'Associazione Internazionale degli Handlers,"International Aviation Handlers Associacion" (IAHA), e con l'Associazione dei gestori Aeroportuali,"ACI Europe", la Commissione Europea ha richiesto un approfondimento sul tema, per capire le ricadute sociali ed economiche del modello low cost sui lavoratori dell'Industria del Trasporto Aereo. Questa seconda fase di ricerca è stata affidata agli stessi Professori, i quali presenteranno i dati dello studio a Catania nei giorni 1 e 2 Luglio, durante il Convegno organizzato da ETF insieme a Filt-Cgil e Fit-Cisl che, unitariamente, hanno avviato una campagna d'informazione, sensibilizzazione e coinvolgimento dei lavoratori del segmento Low Cost in Italia.
La Conferenza di Catania si propone di analizzare l'attuale mercato del lavoro, le diverse modalità contrattuali sviluppatesi intorno alle compagnie low cost e il forte effetto di "Social dumping" tra lavoratori dello stesso settore. Il convegno si pone, inoltre, l'ambizioso obiettivo di preparare una strategia di lavoro futuro tra i Sindacati europei aderenti a ETF, che affronti i nuovi processi del mercato del lavoro, le disuguaglianze e la sempre maggiore precarizzazione e annullamento dei diritti, così come la piena rappresentanza sindacale tra i lavoratori dei vettori Low cost.
Alla conferenza parteciperanno il rappresentante della "DG EMPL" della commissione Europea incaricato del Dialogo Sociale nel settore Trasporto Aereo, il rappresentante presso il Dialogo Sociale dell'AEA, Dott. Emmanuel Jahan, e il Presidente dell'associazione europea IAHA, Dott. Carlos Navas.
L'apertura del convegno sarà svolta dai Segretari Nazionali di Filt-Cgil, Franco Nasso e di Fit-Cisl, Giovanni Luciano. È prevista la partecipazione di circa 100 sindacalisti provenienti dal settore Trasporto Aereo di tutta Europa, che hanno affrontato in questi ultimi 10 anni il problema della trasformazione del mercato del lavoro negli aeroporti di provenienza, subendo gli effetti delle liberalizzazioni selvagge, testimoni di dolorosi fallimenti di compagnie aeree nazionali e di fusioni tra compagnie transnazionali, con enormi perdite di posti di lavoro.
Le delegazioni straniere chiedono da anni ormai alla Commissione Europea una maggiore attenzione alle tutele dei lavoratori transnazionali e al lavoro nel settore. Si chiedono Regole capaci di mettere un freno al devastante "Social Dumping", si chiede che i controlli da parte delle Autorità predisposte (vedi EASA e gli Enti Nazionali di Aviazione Civile) siano meticolosi, costanti e uguali per tutti, affinché la sicurezza continui ad essere un bene per gli utenti del Trasporto Aereo. Si chiede che queste compagnie applichino ai propri dipendenti la contrattazione nazionale regolata dalla legislazione dello Stato Membro dove opera la compagnia (Base di Servizio). Infine, si chiede che il personale di queste compagnie non debba lavorare sempre nel regno della paura più totale e sentirsi sempre dentro una porta girevole. ITF, già nel 2004, denunciava nel suo sito: molti di questi lavoratori vivono un disagio estremo, sono costretti a pagarsi anche i servizi più elementari e, inoltre, non osano parlare delle intimidazioni ricevute e dell'iper lavoro coatto, cercando di mantenere il posto di lavoro per poter rientrare dalle spese sostenute per l'addestramento iniziale a loro carico.
A Malaga si era anche parlato di come essere più efficaci nelle azioni sindacali che hanno un carattere transnazionale, secondo un principio evidenziato nella tabella.

Attivismo sindacale trans-nazionale

		Scala degli Obiettivi					
		Nazionale			**Internazionale**		
Spazio d'Azione	**Nazionale**	Argomenti Collettivi Universali					
			Internalizzazione degli argomenti				
				Diffusione degli argomenti			
	Internazionale				Condivisione Scala dei Valori		
						Esternalizzazione degli argomenti	
							Politiche di coalizione tra Sindacati

Attraverso la denuncia di "argomenti collettivi" appartenenti al Sindacato nazionale, si può avere una soluzione in uno spazio d'azione internazionale di conflitti nazionali, così come la promozione di campagne nazionali ("internalizzazione degli argomenti") può diventare "argomento collettivo internazionale" (ad esempio: l'impatto sulle condizioni di lavoro del personale navigante di una compagnia nazionale del sistema multi base dei vettori low cost). Un problema nazionale la cui soluzione si può trovare soltanto agendo in uno spazio d'azione internazionale. L'Informazione e la diffusione di "argomenti collettivi" nazionali ingrandisce "la scala dei valori" del Sindacato internazionale. Soltanto attraverso la condivisione di una "scala di valori transnazionali" e di "politiche di coalizione" tra sindacati che operano in uno spazio d'azione internazionale, si possono spostare e coordinare azioni sindacali. Secondo il Professore Peter Turnbull della Cardiff University e il Professore Geraint Harvey della Birmingham University, è pertanto la condivisione di "argomenti collettivi " a carattere nazionale, all'interno di una scala di valori internazionale, che porta i sindacati a coalizzarsi attraverso azioni transnazionali.

“Forza d’amore, forza sovrana”

di Oriella Savoldi, Segreteria CGIL Brescia

Quale altro sentimento se non l’amore per l’umanità alle prese con le necessità del vivere, ha una potenza così sovrana nel muovere parole, gesti capaci di accogliere e illuminare la realtà, rendendo possibili mediazioni ed ancoraggi vitali - ovunque e in ogni tempo - per orientare la vita, nel suo intreccio personale e politico, nel quotidiano di quanto accade.

È il titolo insolito per un incontro in casa sindacale (*), proposto per riflettere su ciò che agisce come forza propulsiva dell’azione politica, che ci chiama a esserci audacemente in prima persona per condividere la difficile opera di modificazione dell’esistente.
Di questa forza portano i segni le tante esperienze che ci animano e con cui veniamo in contatto, dove la ricerca di vie d’uscita praticabili fa leva su quanto è possibile portare in prima persona, passo dopo passo, ricercando rilanci, invenzioni e mediazioni per affrontare le tante sofferenze che si consumano nel frastuono insensato e nell’indifferenza diffusa.
Di questa forza, che si dà a livello del sentire, spesso evocata come: passione politica, rispetto di sé, per gli altri, generosità, senso del giusto, del buono, del vero, alcune riconoscono nell’amore la sua origine profonda. Il che può sembrare un azzardo, considerando l’abuso che si fa di questa parola e il suo confinamento ideologico nella sfera del personale privato! Eppure, quale altro sentimento se non l’amore per l’umanità fragile che siamo, per gli esseri umani, donne e uomini alle prese con le necessità del vivere, ha una potenza così sovrana nel muovere parole, gesti capaci di accogliere e illuminare la realtà, rendendo possibili mediazioni ed ancoraggi vitali – ovunque e in ogni tempo ed epoca - per orientare la vita, nel suo intreccio personale e politico, nel quotidiano di quanto accade e ci capita. Più di qualsiasi Legge.
Riflettere sui sentimenti che ci attraversano per trovare ancoraggio e slancio, nelle sedi sindacali dove la ricerca si concentra su posizioni e proposte d’iniziativa può sembrare non all’altezza di quanto la situazione richiede, tanto più considerando il periodo segnato da difficoltà e disorientamento per il consumarsi di equilibri economici, sociali e ambientali; equilibri che solo qualche anno fa sembravano ai più essere destinati a durare a lungo. In un periodo in cui emergono con il loro portato di sofferenza gli esiti di devastazioni di anni: penso alla destrutturazione dei livelli di civiltà guadagnati nei rapporti di lavoro, ai sistemi democratici e ai diversi ordinamenti, al mondo politico tradizionale.
Emergono forme vecchie e nuove di pesante sfruttamento, spinte distruttive, cui sembra non facciano da argine le tante volontà costruttive che, viceversa, riempiono di proposte le nostre giornate, ma alle quali, troppo spesso, è tolto l’audio, mentre crescono fatica, delusione e rassegnazione.
Pericoloso, scriveva Etty Hillesum dal campo di prigionia nazista - in tempi e contesti ben più bui e tragici di oggi- sentir ripetere: “Non vogliamo pensare, non vogliamo sentire, la cosa migliore è diventare insensibili a tutta questa miseria”.
Invece, come lei stessa ha sperimentato tragicamente, nella distruzione e sofferenza, in tempi di passaggio da un ordine pensato come immutabile ad un altro di cui non abbiamo chiaro l’orientamento, sembra che la vita ci venga in soccorso.
È come se, nell’essere vivi senza i consueti appoggi, la vita con i suoi saperi più profondi, battesse un colpo, aprendoci alla necessità di ricercare: “*un nuovo senso delle cose*”. Di sperimentarci in una ricerca *onesta*, scriveva Hillesum: “*...senza abbandonare al loro destino i duri fatti che dobbiamo irrevocabilmente affrontare - se non li ospitiamo nelle nostre teste e nei nostri cuori, per farli decantare e divenire fattori di crescita e comprensione - allora non siamo una generazione vitale*”. *(**)*
Per non cadere in questa condizione, assoggettati a regole imposte, piegati ai conformismi più disparati, richiamare l’attenzione su questa forza che ci rende vitali, provare a parlarne quale forma di amore che libera, ci è parso essenziale, pena il rischio di continuare a proporre tanto pensiero e azione senza alcuna efficacia. Per riconoscerla quale origine di azioni e comportamenti, per comprenderne la capacità di contagio in questo difficile presente, per orientarla restando fortemente radicati in quel di più di civiltà che *differenza e tradizione* hanno generato.
Mi riferisco alla civiltà che ci ha consegnato il movimento sindacale dei lavoratori e delle lavoratrici, il movimento femminista e a quella che s’intravede nei movimenti di *nuova generazione* – fra cui quello per i beni comuni, per un’economia più sensata e sostenibile, per l’ambiente, contro la povertà, per un lavoro buono e dignitoso.
L’invito a parlarne, posizionandoci a livello degli esseri umani che siamo, donne e uomini, prima che delegati, sindacalisti, funzionari, segretari o esperti di qualche disciplina, ha mosso dall’intento di aiutarci a non disperdere e non dissipare questo “di più di civiltà” che agisce nel presente come forza creativa; ma ad assumerlo e salvarlo dalla confusione e dal disordine, facendone la leva per nuovi slanci, per agire quella trasformazione sociale ed economica all’altezza della vita, dei suoi bisogni, compreso il lavoro.

(*) **Forza d’amore, forza sovrana,** Camera del Lavoro di Brescia, 20 dicembre 2013.
(**) dal Diario di Etty Hillesum (Gli Adelphi)

Lo spunto per questa riflessione è venuto dalla lettura del libro ***Sovrane*, recentemente pubblicato da Il Saggiatore, di Annarosa Buttarelli, filosofa della Comunità Diotima di Verona**, presente all'incontro.
Nella sua novità l'incontro ha trovato interlocutrici e interlocutori attenti, disponibili a interrogare i propri moventi collocati a livello del sentire o, se preferiamo, del cuore.
Alcuni spunti significativi sono venuti quando, interrogando il rapporto che ciascuno, ciascuna intrattiene con la Legge, è stato rilevato lo scarto che si può riscontrare fra quest'ultima e il nostro senso di giustizia. Secondo quanto emerso, la giustizia ha il vantaggio di muoverci dall'interno, di chiamarci a prendere posizione, più di quanto possa fare un dettato legislativo. Tant'è che in tempi di leggi imposte, risultanti da processi fintamente democratici, è risuonata un'indicazione venuta dalla politica delle donne, ovvero quella per cui, davanti a leggi che non ci corrispondono, non si tratta di assecondarle o mettersi contro, ma di mettersi al di sopra, non rinunciando ad agire il senso del giusto che ci anima.
A questo proposito, sono state richiamate le leggi che riguardano l'immigrazione, ritenute, a partire dalla Bossi-Fini, inaccettabili per l'offesa e la riduzione riservata ad esseri umani provenienti da altri Paesi, oltre che mortificanti del comune desiderio di rispetto e accoglienza.
non distruttivo sia insita nella vita democratica e come il conflitto distruttivo nella storia abbia sempre nascosto alla sua base una lotta sanguinaria fratricida. All'idea prevalente dell'assenza in quest'epoca di un pensiero adeguato alla trasformazione in atto, ha invitato a considerare come non sia del tutto vero e che, piuttosto, ciò che manca sia un pensiero comune, fra uomini e donne. Riconoscendo il senso di giustizia alla base del fare sindacato di molti e molte, ha considerato come l'ingiustizia non sia riparabile: **"Non è questione di leggi - ha sostenuto -. Ciò che muove gli operai che resistono è opposizione profonda e radicale all'ingiustizia che chiede una risposta extra storica, non affidabile alle istituzioni. Oggi forse è data l'occasione alle nostre coscienze di guadagnare consapevolezza sul fatto che l'unica vera forza sovrana è la forza d'amore, che la forza sovrana trasformatrice è quello che consente l'amore inteso radicalmente. Il pensiero si sta trasformando; ci può essere oscuramento se non si raccoglie il desiderio di tornare in relazioni molto protagoniste per stare al mondo in senso dignitoso e amoroso; se non abbiamo il coraggio di riaffermare e mantenere la forza d'amore in ogni momento nei luoghi di relazione, nei luoghi di lavoro, in tutte le dimensioni in cui viviamo, al posto del potere"**.
Si tratta di assumere con decisione il coraggio di agire creativamente,

Altra riflessione ha richiamato l'amore per le vittime dell'inquinamento ambientale da parte di madri – ma non solo - che lottano in prima fila nelle terre di occultamento dei rifiuti e di inquinamento ambientale, dove fra le vittime colpite ci sono tanti bambini e bambine.
Quanto al rispetto e al suo venir meno nei rapporti di lavoro ha trovato spazio la denuncia di situazioni in cui i responsabili aziendali disconoscono accordi e contratti condivisi e firmati in precedenza, seminando frustrazione e sofferenze più pesanti delle ricadute materiali fra i destinatari di queste prepotenze.
Qualcuno ha sottolineato come in queste situazioni sia un atto d'amore aprire un conflitto costruttivo. Annarosa Buttarelli, nel confrontarsi con le tante sollecitazioni degli interventi, è tornata su questo punto evidenziando come la necessità del conflitto
giorno per giorno. "Non è più possibile - non ha mancato di dire alle donne presenti un'altra interlocutrice- stare dentro le cose a metà, in modo non deciso, senza coraggio" come succede quando si accetta che tutto il discorso sulla presenza femminile richiami debolezza e sia circoscritto alla sola violenza. "C'è forza, c'è sapienza, c'è splendore da agire con decisione".
Alla fine, per l'intensità del confronto, molta più di quanto sia stato possibile rendere in questo testo, soddisfazione è venuta dai partecipanti insieme alla richiesta di successivi altri momenti. Il che ha confermato la possibilità di azzardare direzioni inesplorate, di superare dibattiti sterili, ripetitivi e demotivanti provando a parlarci autenticamente, con l'intelligenza del cuore per ricercare e rinnovare significati, condivisioni e azioni efficaci nell'orientare la trasformazione che stiamo vivendo.

Sindacato confederale o autonomo? Due modelli alternativi

di Laura Andrei, Filt-Cgil Liguria

La paura di essere travolti dagli effetti devastanti della crisi fa chiudere a riccio le persone in una sorta di autodifesa che dimentica la dimensione della solidarietà e della collettività. Chi lavora per la Cgil deve invece tenere sempre in primo piano questi elementi, anche quando ogni questione sembra essere strumentalizzata solo per indebolirci attraverso l'erosione del nostro consenso.

In questi anni, mentre siamo impegnati nella ricerca delle soluzioni ai mille problemi generati dalla crisi, assistiamo a una miriade di scioperi proclamati nei servizi pubblici di trasporto dai più svariati sindacati autonomi o di mestiere, con rivendicazioni di ogni genere.
È probabilmente normale che in una fase così drammatica, che vede un generale arretramento delle tutele e la diffusione della paura legata all'incertezza per il proprio futuro, ognuno cerchi la difesa del proprio status affidandosi a chi gli offre uno strumento per contestare le politiche generali, o per rivendicare micro interessi.
Il nostro settore è da sempre interessato dal fenomeno del sindacalismo autonomo, che costruisce la propria rappresentanza sul malcontento, e s'impegna in lotte corporative riferite a settori limitati ma con alto potere vulnerante in caso di mobilitazione.
Sappiamo che il sindacato autonomo trae la sua forza dal dissenso verso i confederali ai quali contesta scarsa radicalità e basso conflitto, così per le corporazioni di mestiere non è difficile trovare consenso fra i lavoratori di aziende pubbliche, o ex pubbliche come FS, dove il lavoro è storicamente garantito e il tasso di sindacalizzazione generalmente alto.
L'eccessivo ricorso di questi sindacati a mobilitazioni sui servizi di trasporto ferroviario, tanto frequenti quanto poco utili a raggiungere gli scopi, ha ottenuto l'effetto di depotenziare gli scioperi proclamati dai confederali e, ancor peggio, rischia di produrre, da parte degli utenti esasperati dai frequenti blocchi dei treni pendolari, la richiesta di un ulteriore inasprimento della legge 146/90.
La mancanza di vincoli rispetto alla necessità di dare tutela agli interessi generali, oltre a quelli corporativi, è proprio la differenza che esiste tra un sindacato autonomo e la CGIL. La confederalità non è nel loro dna, quindi non si pongono il problema della responsabilità verso il bene comune né si preoccupano della dimensione collettiva e solidale nella quale noi siamo abituati a muoverci. Per questo proseguiranno nel conflitto che ha sempre alla base la rivendicazione di tutele salariali o di status di piccole categorie, nel totale disinteresse per i temi generali.
Gli attacchi alla Filt, con l'accusa di non sapere rappresentare gli interessi del lavoro, sono il filo conduttore delle loro rivendicazioni ma, finita la protesta, non sono in grado di presentare proposte credibili per affrontare il cambiamento che interessa l'intero settore dei trasporti e, ai processi di liberalizzazione e privatizzazione che attraversiamo, sanno solo rispondere con richieste generiche di mantenimento dell'esistente e accuse ai confederali di acquiescenza e passività verso le aziende e la politica.
L'antipolitica e il populismo che invadono ormai l'intera società civile hanno prodotto attacchi senza precedenti anche al sindacato confederale, ma fino ad oggi nessuno è stato in grado di elaborare proposte concrete per uscire dalla crisi come ha fatto la CGIL con il suo Piano del lavoro.
La critica alla riforma Fornero sulle pensioni e la richiesta di soluzioni al problema della disoccupazione sono stati i temi principali delle assemblee congressuali e i lavoratori sembrano avere chiara consapevolezza che i sindacati autonomi non sono in grado di offrire soluzioni a questi temi, quindi è proprio su questo piano che dobbiamo continuare a impegnarci.
Quando procederemo ai prossimi rinnovi delle RSU secondo le norme fissate dall'accordo interconfederale del 10 gennaio 2014, assisteremo ad un massiccio attacco alla Filt, ai suoi vertici e ai suoi attivisti, tipici del radicalismo dei sindacati di base.
Avremo la responsabilità di formare delegati che, sui posti di lavoro, siano in grado di esprimere la voce della CGIL, parlando il linguaggio della confederalità negli impianti e praticandola nei compiti della rappresentanza e della contrattazione che li aspettano.
Non dobbiamo dimenticare che è proprio la presenza costante nei posti di lavoro la nostra ricchezza e l'unica arma che ci consente di mantenere un contatto costante col paese reale.
Nei prossimi anni le nostre risorse dovranno essere destinate prevalentemente al dialogo con i lavoratori, per impedire che si diffonda l'idea che il sindacato confederale è inutile e che l'autotutela può sopperire al ruolo della contrattazione collettiva.
Quando decideremo di avviare la mobilitazione unitaria per le pensioni, come annunciato al Congresso nazionale della Cgil a Rimini, non potremo costruirla solo attraverso i social network ma dovremo impegnarci direttamente negli impianti, nelle officine, negli uffici, parlando con le persone come abbiamo fatto durante le assemblee congressuali. Per fare questo non basteranno i funzionari e i dirigenti sindacali, quindi sara' necessario coinvolgere i nostri delegati rendendoli concretamente parte del nostro agire quotidiano.

È imprescindibile continuare ad avere delegati della Filt riconosciuti sui posti di lavoro come i punti di riferimento della Cgil, e con loro tenere rapporti costanti per costruire insieme un nuovo modo di dialogare con i lavoratori, sui temi generali e sui temi della categoria.
L'organizzazione del lavoro e la contrattazione delle condizioni in cui si svolgono i turni quotidianamente devono restare centrali nel nostro fare, attraverso il ruolo della RSU che opera congiuntamente con le segreterie, senza per questo scadere a nostra volta nel corporativismo.
La richiesta di maggior flessibilità in uscita e di una rivisitazione delle lavorazioni usuranti ai fini pensionistici è una rivendicazione della Cgil nel suo documento congressuale e va affrontata dalle categorie con le confederazioni, insieme ai temi del mercato del lavoro e dell'welfare in generale.
Naturalmente gli annunci sulla fine della concertazione, i vincoli imposti dai trattati europei e il debito pubblico alle stelle non saranno scogli facili da superare nemmeno per le tre confederazioni, figuriamoci se sarà in grado di farlo un sindacato di mestiere.
Non si può pensare di affrontare il piano industriale di una grande azienda come Fs senza ricordarsi del contesto in cui opera e senza inserirlo nella politica dei trasporti del paese e nella politica industriale in generale. Invece, i processi di liberalizzazione che stanno interessando l'intero settore trovano impreparati i sindacati abituati a confrontarsi con un'azienda monopolista, e la necessità di affrontare problemi quali il dumping contrattuale non troverà sicuramente soluzione negli scioperi settoriali proclamati una volta al mese.
Sul piano della contrattazione ci troveremo a dover affrontare sempre più spesso questioni delicate come la bilateralità e la partecipazione dei lavoratori alle scelte dell'impresa, e per questo ci sarà bisogno di soggetti preparati e non di "movimentisti".
Non è un caso che nel settore degli appalti ferroviari, attraversato da pesanti procedure di esubero, il sindacalismo autonomo non attecchisca. Qui i temi sono troppo delicati e urgenti, e non è con il conflitto fine a se stesso che si potrà trovare una via d'uscita.
Anche l'avvento delle innovazioni tecnologiche richiede la capacità di contrattare adeguatamente le ricadute che queste comportano sulle condizioni di lavoro, la necessità di formazione e di aggiornamento, le ricollocazioni professionali che ne conseguono. Solo chi è disponibile a confrontarsi su questi temi può fornire un'adeguata azione di tutela ai lavoratori durante il cambiamento; chi si oppone a prescindere potrà sempre dire di aver condotto eroicamente la battaglia, ma alla fine dovrà ammettere di averla persa.
La riforma del trasporto pubblico locale e le gare del trasporto regionale, la crisi e la trasformazione del trasporto merci su ferro ormai completamente liberalizzato, i tagli ai finanziamenti pubblici per i servizi universali, le riorganizzazioni societarie dettate dal quarto pacchetto ferroviario sono stati oggetto del congresso nazionale della Filt e sono diventati anche argomento del congresso della Cgil perché non incidono solo sulle condizioni delle lavoratrici e dei lavoratori che operano in quelle aziende, ma impattano direttamente sulla vita di cittadini e imprese che ne utilizzano i servizi.
E nemmeno per questi può bastare il conflitto proposto dagli autonomi o, peggio, le mobilitazioni dei forconi.
Pare che, da quando i governi hanno scoperto che il loro consenso non dipende dall'influenza delle organizzazioni sindacali, abbiano deciso che la concertazione non è più argomento di loro interesse.
Dimenticano che gli accordi servono e funzionano perché generano benefici per tutte le parti coinvolte: per i sindacati perché si aspettano benefici per i lavoratori, per le imprese perché ne traggono miglioramenti alla competitività, e anche per i governi che, oltre ad assolvere al proprio ruolo politico, possono sempre trarre vantaggio elettorale dagli accordi.
Quindi, personalmente ritengo che presto qualcuno tornerà sui suoi passi rispetto ai giudizi troppo affrettati espressi sul ruolo del sindacato e, a quel punto, non si rivolgerà sicuramente a un sindacato autonomo.
Per concludere, la fase che stiamo affrontando genera quotidianamente discussioni e incomprensioni tra noi e i lavoratori, ma io credo che la Filt ha tutti gli strumenti per superarli consolidando il rapporto di fiducia che ha sempre caratterizzato la relazione con i suoi iscritti.
La paura di essere travolti dagli effetti devastanti della crisi fa chiudere a riccio le persone in una sorta di autodifesa che dimentica la dimensione della solidarietà e della collettività. Chi lavora per la Cgil deve invece tenere sempre in primo piano questi elementi, anche quando ogni questione sembra essere strumentalizzata solo per indebolirci attraverso l'erosione del nostro consenso.
Il nostro congresso, pur nella sua complessità, è stata l'occasione per fare il punto sullo stato del Paese e del nostro rapporto con esso, e per definire quali sono le linee guida lungo le quali vogliamo muoverci nei prossimi quattro anni.
Non saranno di certo le polemiche strumentali dei sindacati autonomi che ci impediranno di capire qual è la strada che dobbiamo seguire.

L'amore senile per la vita *(di un'adolescente vergine)*

di Osvaldo Cisternino

Lo scorso 17 aprile è scomparso a 87 anni *Gabriel Garcìa Màrquez*, uno dei più grandi scrittori latino-americani del '900: insignito del premio Nobel per la letteratura nel 1982, è divenuto famoso in tutto il mondo per il suo capolavoro, *Cent'anni di solitudine*, pubblicato nel 1967, e per altri romanzi di grande successo, quali *L'autunno del patriarca* (1975), *Cronaca di una morte annunciata* (1981) e *L'amore al tempo del colera* (1985).
In questa finestra vorrei rendere omaggio al grande scrittore scomparso parlando del suo ultimo romanzo, *Memoria delle mie puttane tristi*, ultimato nel 2004: si tratta di un'opera permeata dal senso della fine e, tuttavia, per nulla triste, anzi sostenuta da un palpitante amore per la vita.
Il protagonista, che narra in prima persona, è un giornalista novantenne che, nella sua lunga esistenza, non si è mai sposato. *"A chi me lo domanda rispondo sempre la verità: le puttane non mi hanno lasciato il tempo per sposarmi"*, afferma. Ma è l'amore stesso che è rimasto fuori dalla sua vita. Rievoca questa mancanza in un passo di grande intensità poetica: *"Quando risuonarono le sette alla cattedrale, c'era una stella sola e limpida nel cielo color di rose, un battello lanciò un addio sconsolato, e sentii in gola il nodo gordiano di tutti gli amori che avrebbero potuto essere e non erano stati."*.
L'*incipit* del romanzo è lapidario e memorabile: *"L'anno dei miei novant'anni decisi di regalarmi una notte d'amore folle con un'adolescente vergine"*.

Evidentemente, però, quello che si era immaginato era una notte di sesso, non d'amore. Chiamò *Rosa Cabarcas*, la proprietaria, poco più giovane di lui, di una casa clandestina della quale era stato cliente in un lontano passato. Si tratta di un personaggio centrale del romanzo, una conoscitrice degli uomini e dei segreti della vita, che può far pensare alla figura di Celestina della *Tragicomedia de Calisto y Melibea* di *Fernando de Rojas*, autore del '500 spagnolo, proprio quest'anno messa in scena dal *Piccolo Teatro*, con regia di *Luca Ronconi*.
Rosa organizza presso la propria casa l'incontro con un'adolescente quattordicenne, che di lavoro attacca bottoni ed è disposta a concedersi per bisogno.
Quello che accade, però, *Rosa* non l'immagina: il vecchio giornalista, al quale la ragazza viene fatta trovare nuda e addormentata, si limita a contemplarne il corpo, carezzandolo con dolcezza. E questo non solo al primo incontro, ma anche nelle sere successive, tanto che trasferisce nella stanza della casa di appuntamenti libri, quadri, ricordi. La ragazza dorme e lui non la sveglia. Entra nella sua intimità e se ne innamora, provando questo sentimento per la prima volta nella sua vita. La chiama *Delgadina* e non vuole sapere da *Rosa* il suo vero nome.
Quando la casa chiude in seguito all'omicidio di un cliente e *Rosa* scompare per prudenza, lui non si dà pace: *"Passai anche una settimana senza togliermi la tuta da meccanico né di giorno né di notte, senza farmi un bagno, senza radermi, senza lavarmi i denti, perché l'amore mi aveva insegnato troppo tardi che ci si rassetta per qualcuno, ci si veste e ci si profuma per qualcuno, e io non avevo mai avuto qualcuno per farlo"*. Cambia perfino la sua concezione del sesso: *"Il sesso è la consolazione che si ha quando l'amore non basta"*. Insomma, si scopre innamorato. E si dispera perché non sa come ritrovare *Delgadina*. Ha presentimenti di morte: *"...mi fece rabbrividire la rivelazione raggelante che stavo ascoltando l'ultimo concerto che il destino mi riservava prima di morire. Non sentii dolore né paura bensì l'emozione devastante di averlo vissuto"*.
Ma poi *Rosa* ritorna, ritrova *Delgadina* e il racconto ha un lieto fine: *"Stavo ordinando le mie carte avvizzite, il calamaio, la penna d'oca, quando il sole esplose fra i mandorli del parco e il battello fluviale della posta, in ritardo di una settimana per la siccità, entrò bramendo nel canale del porto. Era finalmente la vita reale, col mio cuore in salvo, e condannato a morire di buon amore nell'agonia felice di un giorno qualsiasi dopo i miei cent'anni"*.
Ho riportato parecchie citazioni per dare un'idea dello stile, intrecciato di intuizioni poetiche, che caratterizza la narrazione di *Màrquez*.
Solo *Màrquez*, forse, poteva trasformare una storia tutto sommato un po' scabrosa in un romanzo poetico e struggente sulla vecchiaia e l'amore per la vita. Con il suo inconfondibile stile, riconducibile al cosiddetto *realismo magico*, la realtà risulta trasfigurata in un intreccio inestricabile di passato e presente, storia e magia, gioventù e vecchiaia, sogni e ricordi.
Delgadina dormendo, senza mai parlare, senza neppure accorgersene, diviene man mano una principessa: il racconto dell'amore dedicato alla vita di un altro, di questa adolescente vergine, è per il giornalista novantenne – e per *Màrquez* stesso, che ha scritto il romanzo a 77 anni, discendendo poco dopo con la mente nell'ombra dell'oblio – uno struggente inno di amore per la vita.

Gabriel Garcìa Màrquez
Memoria delle mie puttane tristi
Mondadori Editore – pagine 141

Tremiti, isole *"controcorrente"*

di Franco Mammana

Dopo un'intensa giornata di navigazione in quel lembo straordinario di Mar Adriatico ad una ventina di Km a nord del promontorio garganico, il Marlin One (www.marlinone.it) - superba imbarcazione da diporto nata per condurre ed assistere schiere di subacquei alla scoperta delle bellezze sottomarine - finalmente all'àncora, è avvolto nella calda atmosfera crepuscolare che precede i tramonti marini.

In un crescendo sempre più forte, con il calare della luce, arrivano da poco lontano suoni simili al pianto prolungato di un bimbo: sono i richiami delle Diomedee (Berta maggiore, *calonectris diomedea*) piccoli uccelli marini simili ad albatros in miniatura che trascorrono la giornata veleggiando sulle onde alla ricerca di cibo per fare ritorno la sera negli anfratti delle ripide scogliere insulari. Nel periodo di nidificazione e di cova, ogni coppia si alterna fra mare e terraferma, affidando a questo singolare verso la capacità di individuarsi fra migliaia di altre simili.

Si pensa che ogni leggenda abbia un fondo di verità i cui riferimenti a sprazzi di realtà tendono ad avvalorarne il racconto. E la leggenda vuole che questo insolito canto non sia altro che il lamento dei compagni di Diomede, eroe omerico che fu al fianco di Ulisse nella distruzione di Troia, trasformati per vendetta in uccelli da Afrodite - dea protettrice della città iliaca - dopo la morte del loro re condottiero.

A Diomede, infatti, è attribuita la nascita delle Isole Tremiti, generate dal lancio in mare di alcuni sassi ciclopici avanzati dopo la fondazione di numerose città pugliesi, e non solo, quali Brindisi, Vasto, Andria, Siponto, Canosa, San Severo, Benevento, Venosa, in seguito all'abbandono del proprio regno, la città di Argo nel Peloponneso ellenico, addolorato dal tradimento della moglie durante la sua lontananza in guerra.

Secoli di vicende turbolente e travagliate accompagnano la storia di questo minuscolo e incantevole arcipelago. Il suo isolamento dalla terraferma favorì l'alternanza da luogo di pace e di meditazione a sito di deportazione e di confino: ne è testimonianza il maestoso monastero-fortezza eretto nel IX secolo dai monaci benedettini sull'isola di San Nicola, da sempre la capitale storica, qui costruito per difendersi dagli attacchi dei pirati saraceni e via via rimodellato dai dominatori di turno con l'aggiunta di rocche, bastioni e complessi penitenziari.

Proprio questa triste funzione ha determinato una delle peculiarità che tuttora distingue dal resto dei pugliesi l'attuale popolazione tremitese, controcorrente rispetto a quanto accade alle isole di pertinenza di altre regioni: qui, infatti, non esiste alcuna variante dialettale dell'antica Daunia bensì una parlata locale discendente dall'originario idioma ischitano-napoletano, la lingua dei pescatori e della popolazione carceraria - uomini e donne - delle prigioni borboniche partenopee inviati forzatamente a ripopolarle.

Oggi meno di quattrocento persone vi trovano sostentamento, divise fra l'attività ittica e quella turistica, fra i servizi alberghieri e le escursioni guidate con particolari imbarcazioni lungo anfratti naturali e grotte. Cinque isole, cinque mondi morfologicamente diversi e distanti.

San Domino, chiamata dai monaci benedettini "Orto del Paradiso" per la sua fertilità naturale, è ricoperta interamente da boschi di pini d'Aleppo: qui si trovano le uniche strutture alberghiere e ricettive dell'arcipelago oltre alle affascinanti spiaggette di sabbia bianca.

San Nicola, da sempre centro amministrativo e religioso, conserva ancora in buono stato il complesso monastico-penitenziario, collocato a picco sul mare e per questo assimilato ad una piccola Alcatraz mediterranea: leggenda vuole che da qualche parte sull'isola vi sia il tesoro nascosto di Diomede, in prossimità forse di un sepolcro funerario greco ritrovato e a lui attribuito.

Cretaccio è poco più di uno scoglio argilloso adagiato tra le due isole principali, destinato a ridimensionarsi e forse a scomparire nel tempo sotto l'azione corrosiva degli agenti atmosferici marini.

Capraia o *Caprara* (da Capperaia per la crescita dei capperi) è delle stesse dimensioni di San Nicola, ma completamente disabitata: il faro, saltuariamente presenziato, è l'unica testimonianza dell'attività umana.

Infine *Pianosa* (c'è quasi sempre una Pianosa nella costellazione degli arcipelaghi mediterranei), solitaria e distante ben 11 miglia dalle altre, disabitata e alta solo quindici metri tanto da sparire alla vista durante le mareggiate, sovrastata dalle onde burrascose.

Ci sarebbero anche le due isole Pelagose, Grande e Piccola, minuscoli scogli lontani che nel secondo dopoguerra furono attribuiti alla Jugoslavia di allora.

Tutt'intorno un mare meraviglioso, cristallino e verde-blu, straordinariamente ricco di bellezze sommerse oggi protette dalla Riserva Marina inglobata nel Parco Nazionale del Gargano. Un mare da solcare temerariamente in barca a vela o stando più comodamente seduti su un traghetto/aliscafo in partenza da Termoli, Rodi Garganico, Vieste, Manfredonia o, meglio ancora, lasciandosi accompagnare tra un'isola e l'altra dalla cordiale disponibilità dell'equipaggio del Marlin One e dal gioco festoso e intrigante di qualche delfino.

NOSTOP

RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - **RESTYLING** URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - i numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°2 aprile/giugno 2014 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 18 giugno 2014 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

G A L L E R I A

Tremiti

Isole Controcorrente

FILT-CGIL

CGIL